Sammlung

von

seerechtlichen Erkenntnissen

des

Handelsgerichts zu Hamburg

nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen.

Erstes Heft.

Erkenntnisse aus den Jahren 1851 bis 1853.

Herausgegeben

von

W. Ullrich Dr.

Hamburg.

Perthes-Besser & Mauke.

1858.

Vorliegende Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse der Hamburgischen Gerichte ist in der Hoffnung unternommen worden, sie möchte sich für diejenigen, welche an Fragen des Seerechts Interesse nehmen, von einigem Nutzen erweisen. Denn unverkennbar werden vorzugsweise bei dieser Rechtsmaterie, welcher verhältnißmäßig erst eine geringe Behandlung zu Theil geworden ist, die richterlichen Entscheidungen einen sehr großen Einfluß auf die Feststellung der maaßgebenden Grundsätze ausüben.

Nun ist zwar diese Sammlung zunächst und hauptsächlich zu einem Hülfsmittel bei der Verhandlung seerechtlicher Fälle vor den Hamburgischen Gerichten bestimmt. Allein es dürfte zu hoffen sein, daß dieselbe auch außerhalb Hamburg nicht ohne Werth erscheinen möge. Denn es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß in Deutschland kein anderes Gericht hinsichtlich der Anzahl und Mannichfaltigkeit derartiger Streitsachen dem Hamburgischen Handelsgerichte gleichkommt, und möchten daher dessen seerechtliche Entscheidungen, insofern sie sich nicht auf speciell topische Rechtssätze beziehen, auch auf eine allgemeinere Berücksichtigung Anspruch machen können.

Für die Zusammenstellung der mitgetheilten Entscheidungen habe ich die Erkenntnißbücher unseres Handelsgerichts aus den drei Jahrgängen von 1851 bis 1853 vollständig durchgesehen und

glaube versichern zu können, daß nicht leicht ein wichtiges seerechtliches Praejudicat übergangen sein möchte. Zum besseren Verständniß ist den Erkenntnissen, wofern nicht schon die in den Entscheidungsgründen enthaltene Auseinandersetzung genügte, eine Darstellung der Fälle vorausgeschickt worden. Bei denjenigen Sachen, welche an das Lübecker Oberappellationsgericht gelangten und in die Sammlung der Erkenntnisse dieses Gerichts in Hamburgischen Rechtssachen aufgenommen sind (Erkenntnisse von 1843 bis 1855, Hamburg, Perthes-Besser & Mauke, 2 Bände), schien es hinreichend zu sein, auf dieses Werk zu verweisen und nur die festgestellten Prinzipien in der Uebersicht der Entscheidungen aufzuführen.

Hamburg Februar 1858.

W. Ullrich Dr.

Uebersicht der Entscheidungen.

(Die bei jedem Rechtsgrundsatz am Schluß angeführten Zahlen verweisen auf die Erkenntnisse nach deren Numerirung.)

I. Schiffe, deren Erbauung, Reparatur, Ausrüstung und Messung.

1) Das im Art. 14. Stat. P. II. Tit. 4 angeordnete stillschweigende Pfandrecht ist auch auf den Fall der Ausrüstung eines Schiffes anwendbar. 19.

2) Das im Art. 70 der neuen Falliten-Ordnung angeordnete privilegirte Pfandrecht bei eingetretenem Fallissement des Schuldners gilt für die nämlichen Pfandrechte, deren im Stat. P. II. Tit. 4. Art. 14 und Tit. 5. Art. 8 und 9 Erwähnung geschehen ist. 19.

3) Nach diesem Art. 70 verjährt nicht allein das Vorzugsrecht des Pfandrechts, sondern das Pfandrecht selbst in zwei Jahren, und wird diese Verjährung nur durch eine gerichtliche Ladung unterbrochen. 19.

4) Unter welchen Umständen genügt zur Justificirung der Forderung für Reparatur eines Schiffes deren Beeidigung abseiten des Schiffszimmermeisters? 113.

5) Ueber die geeigneten Sachverständigen einerseits zur Beurtheilung der Reparaturkosten eines Schiffs, andererseits zur Werthschätzung eines reparirten Schiffs. 6.

6) Bei Englischen Schiffen ist das Verhältniß der tonnage nach old und new measurement keineswegs immer wie 4 zu 5, sondern hängt von der Bauart der Schiffe ab. 27.

Vergl. XIV, 4. — XIX, 2. 3.

II. Rheder, dirigirender Rheder, Beauftragter des Rheders.

1) In wiefern ein Rheder durch den Abandon seines Schiffs von Verbindlichkeiten, welche dasselbe betreffen, befreit werde. 54.

2) Der die Correspondenz eines Schiffes führende Rheder gilt als dirigirender Rheder. 112.

3) Der dirigirende Rheder wird mit Recht als Vertreter der ganzen Rhederei, wegen Forderungen an dieselbe, in Anspruch genommen; und zwar auch nach dem Verkauf des gemeinschaftlichen Schiffes, wenn ihm jene Forderungen vorher bekannt sein mußten. 112.

4) Verpflichtung der Rhederei durch den dirigirenden Rheder, welcher sich Frachtvorschuß geben läßt, nach dem holländischen Handelsgesetzbuche von 1838. 71.

5) Ueber die Pflichten desjenigen, welcher die Angelegenheiten eines Schiffs im Auftrag seines Eigenthümers besorgt. 54.

Vgl. Abschn. V. — VI, 2. — XVI, 2. 4. — XVII, N, 2.

III. Correspondenten eines Schiffs.

1) Die Correspondenten eines Schiffs, welche als solche eine Charteparte abschließen, werden dadurch nicht persönlich obligirt, noch sind sie verpflichtet, das Schiff als Mandatare des Rheders oder Capitains in einem Rechtsstreit zu vertreten. 35.

Vergl. II, 5.

IV. Schiffsmakler.

1) Ob der Capitain, welcher seiner in der Chartepartie stipulirten Verpflichtung zuwider sich an einen anderen als den darin bestimmten Makler wendet, bei Androhung einer Strafe verpflichtet werden könne, nachträglich dem Ersteren seine Geschäfte zu übertragen, oder nur zum Schadensersatz verurtheilt werden könne. 93.

2. Ob in dem vorstehenden Falle der in der Chartepartie bestimmte Makler selbst gegen den Capitain klagen könne. 57.

3) Aus welchen Thatsachen wird der Auftrag des Capitains an einen Makler zur Einclarirung seines Schiffs und Eincassirung seiner Fracht gefolgert? 20.

4) Wenn der Capitain einen Makler zur Besorgung seiner Geschäfte beauftragt, und darauf, nachdem derselbe nur geringe Bemühungen gehabt hat, sich an einen anderen Makler wendet, welchen Anspruch kann der erstere an den Capitain erheben? 31.

5) Wenn ein abgehendes Schiff von einem anderen Makler befrachtet wird, als welcher die Geschäfte desselben beim Einkommen besorgte und dessen Fracht eincassirte, kann Letzterer, wenn er die Ausclarirung besorgt, hiefür, neben der Courtage für Eincassirung der Fracht, eine besondere Remuneration beanspruchen, welche dem in der hamburgischen Maklerordnung enthaltenen Ansatz für Ausclariren eines Schiffes mit Ballast gleichkommt. 91.

6) Der die Fracht eines Schiffs eincassirende Makler kann nicht, außer der in der Maklerordnung festgesetzten Courtage von 1½ pCt., noch eine besondere Vergütung für Delcredere oder Frachtvorschuß beanspruchen. 91.

7) Kleine Auslagen des Schiffsmaklers für den Capitain, deren Justificirung schwer thunlich ist, können durch richterliches Ermessen festgestellt werden. 91.

8) Der Schiffsmakler, welcher die Geschäfte eines Schiffs und dessen Capitains besorgt, ist nicht verpflichtet, sich als Bevollmächtigter des Letzteren auf die gegen denselben angestellten Klagen einzulassen. 12.

9) In welchen Fällen der die Geschäfte eines Capitains besorgende Schiffsmakler, ohne Beibringung einer Vollmacht, in dessen Namen eine Klage anstellen könne. 24. 82. 123.

Vgl. II, 5. — X, L, 1. — X, N, 10.

V. Der Capitain.

1) Der Capitain ist nicht befugt, die Charteparti und darin enthaltenen Verpflichtungen des Rheders durch Zusicherungen an den Befrachter zu ändern. Wenn er dies thut, wird der Rheder dadurch nicht verbindlich gemacht. 27. 36.

2) Nach den meisten Seerechten, und auch nach dem

Englischen, haftet der Rheder für Verbindlichkeiten aus Delicten und Versehen des Capitains nur mit seiner fortune de mer. 122.

3) Die Frage, ob der Capitain ohne besonderen Auftrag seines Rheders befugt sei, im Auslande für ihn Frachtgelder zu versichern, wurde vom Handelsgericht verneint, vom Obergericht bejaht. 129.

4) Die im Frachtcontract stipulirten Caplaken gebühren, abgesehen von besonderen Verabredungen, dem Rheder und nicht dem Capitain. Wenn dieselben ausnahmsweise dem Letzteren zukommen, kann er sie nur von der wirklich verdienten Fracht beanspruchen. 22.

5) Ueber die vom Capitain gegen seinen Rheder übernommene Verpflichtung keinen Handel für sich zu treiben. 94.

6) Wenn bei einer Auslage, welche der Capitain zurückfordert, der Rheder nicht gegen deren Größe monirt, sondern im Allgemeinen nur deren Bezahlung bestreitet, kann jener seine Forderung durch bloße Beeidigung der Ausgabe justificiren. 22.

Vgl. IV, 1. 2. 3. 8. 9. — X Abschn. B. — X, C, 1. 2. 3. — X Abschn. D. — X Abschn. E. — X Abschn. F. — X Abschn. G. — X Abschn. H. — X, I, 1. 2. 3. 4. 6. 7. 8. 9. — X, K, 3. 12. — X, L, 1. 4. 6. — X, M, 14. 15. — X, N, 6. 8. 9. — XIII, 3. — XVII, B, 7. 8. 9. 15. — XVII, K, 4.

VI. Schiffsvolk.

1) Wenn das Schiff durch eingetretenes Unglück verhindert ist, seine Reise zu vollenden, erhält das Schiffsvolk die Kosten seiner Rückreise und Gage pro rata itineris. 22.

2) Für die laufende Gage des Schiffsvolks und die Kosten seiner Rückreise nach dem Abgangshafen ist der Rheder nicht persönlich verpflichtet, sondern nur so weit Schiff und Fracht, oder was davon gerettet ist, reichen. 22. Diese und die vorstehend sub 1. angeführten Grundsätze gelten auch nach der Hamburgischen revidirten Seemannsordnung vom 2. August 1854, welche übrigens dem Capitain die Wahl läßt, dem Schiffsvolk, statt freier Rückbeförderung, ein Abstandsgeld zu zahlen.

3) Das Schiffsvolk kann nicht Bezahlung seiner Gage und der Kosten seiner Rückreise aus den für Schiff und Fracht

eingehenden Versicherungsgeldern fordern. Dies auch dann nicht, wenn die versicherte volle Bruttofracht von dem Assecuradeur bezahlt wird, obgleich in diesem Falle die Frachtversicherung, wenn wegen Untergang des Schiffs keine Gage bezahlt zu werden braucht, für deren Betrag ohne Interesse ist. 22.

4) Wo Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk zur gütlichen Ausgleichung, eventuell zur Entscheidung anzubringen seien? 62.

Vgl. XIII, 3.

VII. Everführer.

1) Wenn dem mit der Löschung einer Schiffsladung beauftragten Everführer keine besondere Instruction ertheilt wird, ist derselbe nicht verpflichtet, sich die zu löschende Waare, vor Quittirung des Connossements, zumessen zu lassen. 92.

2) Ob der Everführer, welcher auf ein Connossement löschen soll, worin der Capitain den Empfang einer vollen Ladung bescheinigt, und findet, daß das Schiff nicht ganz voll bis an's Deck geladen sei, hievon dem Empfänger der Waare vorher Anzeige machen müsse. 92.

Vgl. X, I, 3.

VIII. Lootsen.

1) Die Böschlootsen erhalten usanzmäßig 1 ℔ Hamb. (gleich Crt. ℔ 3) per Hamburger Fuß Tiefgang des Schiffes und außerdem im Ganzen — nicht etwa ebenfalls per Fuß Tiefgang — 1 ℔ Hamb. für das Hinwegbringen des Schiffes über den Sand. Hievon besteht für Grönlandsfahrer keine Ausnahme. 56. 61.

2) Wenn der Capitain dem Lootsen die Bezahlung seines Lohns verweigert, weil unter seiner Leitung das Schiff auf den Sand gerieth, so hat Ersterer zu beweisen, daß dies durch Schuld des Lootsen geschehen sei, widrigenfalls braucht sich derselbe wegen jenes Unfalles nur durch einen Eid zu exculpiren. 58.

IX. Bugsirung.

1) Das bugsirte Schiff kann von demjenigen, welches dasselbe bugsirt hat, wegen verspäteten Abgangs nur dann Scha-

densersatz fordern, wenn diese Verspätung durch eine Verschuldung von Seiten des letzteren Schiffs herbeigeführt wurde. Davon abgesehen ist wegen solcher Verspätung eine Kürzung des Bugsirgeldes nur in dem Falle gerechtfertigt, wenn dasselbe, gerade des sofortigen Abgangs wegen, auf den stipulirten Betrag festgesetzt wurde. 60.

Vgl. XIV, 3.

X. Frachtcontract.

A. Charteparties.

1) Die Frage, ob der Verfrachter für solche mündliche Zusicherungen über das verfrachtete Schiff aufzukommen habe, welche von ihm vor Unterzeichnung der Charteparties gemacht, in dieselbe aber nicht aufgenommen wurden, mit deren Bestimmungen jedoch nicht in Widerspruch stehen, ward vom Handelsgericht verneint, vom Obergericht bejaht. 27.

2) Wenn Einer der Contrahenten einer Charteparties behauptet, es sei bei deren Abschluß eine darin enthaltene Bestimmung anders verstanden worden, als es der gemeine Sprach-Gebrauch ergiebt, ob Jener zum Beweise dieser Behauptung zugelassen werden könne. 73.

Vgl. III, 1. — IV, 1. 2. — V, 1. — X Abschn. C. — X, N, 1.

B. Connossement.

1) Durch Zeichnung eines Connossements nimmt der Capitain, wegen der dem Befrachter obliegenden Leistungen, eine Anweisung an den Empfänger der Ladung an. 75.

2) Verbindlichkeit des Capitains, wenn er über eine Waare, welche er noch nicht an Bord hat, auch hernach nicht an Bord erhält, ein Connossement zeichnet und aus Händen giebt. 80.

3) Verbindlichkeit des Capitains zur Auslieferung der vollen Stückzahl der eingeladenen Güter, deren Empfang er im Connossemente bekannt hat, auch wenn er ein Versehen in der Zählung beim Einladen behauptet. 15.

4) Wenn der Capitain es versäumt hat, einen beim Einnehmen in das Schiff wahrnehmbaren Mangel der eingeladenen Waare im Connossement anzumerken, muß er dem Destinatair für diesen Schaden einstehen. 2.

5) Verbindlichkeit des Capitains wegen mangelhafter Stauung, obgleich die Leute des Abladers gestauet haben, hievon indessen im Connossemente Nichts bemerkt wurde. 26.

Vgl. X Abschn. C. — X, I, 3. 4. 5. — X, M, 1. — XVII, O, 1. — XIX, 4.

C. Auslegung einiger im Frachtcontracte vorkommenden besonderen Verabredungen.

1) Ueber die einem Capitain für den Fall, daß er die Reise zur Zufriedenheit der Passagiere zurücklegen würde, zugesicherte Extra-Gratification. 65.

2) Der Capitain kann die ihm für gute Lieferung der Ladung außer der Fracht zugesagte Extra-Gratification auch dann nicht fordern, wenn ihn wegen der schlechten Lieferung keine Schuld trifft. 132.

3) Ueber die Clausel des Connossements, daß der Schiffer verpflichtet sei, sich längs der Seite eines ihm anzugebenden Schiffes hinzulegen, um darin zu löschen. 99.

4) Wenn bei Holz in Blöcken im Connossement das Maaß nach Quadratfußen angegeben ist, wird dabei eine normale Dicke des Holzes von 1 Zoll als selbstverständlich vorausgesetzt, und muß dann die Reduction des einen Maaßes auf das andere nach dem Verhältnisse des Kubus vorgenommen werden. 9.

Vgl. X, A, 2. — X, H, 2. 3. — X, K, 1. — X, M, 2. 3. 4. 5. 9. — XVIII, 2.

D. Verpflichtung des Schiffers zur Einladung der Waare, deren Transport er übernommen hat.

1) Wenn ein Schiffer Güter, deren Frachtbeförderung er übernommen hat, nicht mit einladet, ist der Befrachter befugt, sie am Abladeort zur Disposition des Schiffers liegen zu lassen, oder daselbst, für Rechnung wen es angeht, zum öffentlichen Verkauf zu bringen und seinen dann sich ergebenden Schaden gegen den Schiffer geltend zu machen. 4.

2) Wenn der Uebernahmezettel die Clausel „ohne Verbindlichkeit" hat, ist der Capitain nicht verpflichtet, die darin bemerkte Waare einzunehmen. 45.

E. Verbindlichkeit des Schiffers zu guter Stauung der Ladung.

1) Ueber die Verantwortlichkeit des Capitains für gute Stauung, im Allgemeinen und insbesondere, wenn die Leute des Abladers gestauet haben. 26.

2) Im Allgemeinen hat der Capitain selbst dafür aufzukommen, daß die Güter nach Seemannsgebrauch gestauet werden. Daher ist er für gute Stauung auch dann verantwortlich, wenn sie von den am Abladeplatz gewöhnlich dazu benutzten Leuten beschafft wurde. 49.

3) Es ist eine mangelhafte Stauung, wenn zerbrechliche Waaren so gestauet werden, daß es bei dem Einladen oder bei der Löschung nicht zu vermeiden ist, daß schwere Güter darüber hinweggerollt werden. 14.

4) Wenn ein Capitain leckende Waare einnimmt, und dieser Zustand derselben schon beim Einladen bemerklich war, muß er den hieraus für andere eingeladene Güter entstehenden Schaden ersetzen. 13.

Vgl. X, F, 1. 2. 4.

F. Verbindlichkeit des Schiffers nach Art. 9 der hamburgischen Neuen Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786.

1) Dieser Art. 9 ist in seinem Schlußsatze nur dahin zu verstehen, daß der Schiffer, wenn er die Lage eigenmächtig gebrochen hat, den Verlust an der Substanz und dem Quantum, nicht aber, daß er dann auch eine bloße Beschädigung in Ansehung der Qualität der Waare ohne Weiteres zu vergüten habe.

In einem Falle nur beschädigter Lieferung ist der Schiffer, welcher die in jenem Art. 9 vorgeschriebene Anzeige unterlassen hat, auch nicht unbedingt zum Beweise ordnungsmäßiger Stauung verpflichtet. Vielmehr leidet der ganze Art. 9 keine Anwendung, wenn sich kein Defect ereignet hat, und der Schiffer ist nach den sonst zur Anwendung zu bringenden allgemeinen Grundsätzen zu beurtheilen. 69.

2) Bei Verletzung des Art. 9 haftet der Capitain für Defect an der Ladung auch dann, wenn er deren gute Stauung durch Besichtigung abseiten der Schifferalten constatirt. 40.

3) Wenn der Capitain diesem Art. 9 zuwider handelt, so wird er freilich des Rechts, sich wegen des an der fraglichen Waare vorgefundenen Defects zu exculpiren, verlustig, er braucht diesen Defect aber nicht ohne vorherigen Nachweis seiner Größe zu vergüten. Wenn der Ladungsempfänger dem Capitain das Recht sich zu exculpiren nicht bestreitet, so findet der Art. 9 keine Anwendung. 50.

4) Aus diesem Art. 9 ist keine praesumtio juris et de jure für mangelhafte Stauung zu entnehmen. 76.

5) Nach diesem Art. 9 ist weder der Empfänger, noch der Capitain verpflichtet, eine Besichtigung der äußerlich ramponirten Güter durch die Schifferalten vornehmen zu lassen, bevor sie aus der Lage genommen werden. Daher kann der Capitain die Kosten dieser Besichtigung dem Empfänger nicht zur Last bringen, wenn er sie ohne dessen Auftrag oder Genehmigung veranlaßt hat. 39. 69.

G. Einige andere Verbindlichkeiten des Schiffers.

1) Recht des Befrachters auf Entschädigung, wenn ihm eine bestimmte Eigenschaft des verfrachteten Schiffes zugesichert war, aber nicht prästirt wird; namentlich wenn eine bestimmte Größe des Schiffs zugesichert, oder dasselbe als ein hamburgisches verfrachtet war, rücksichtlich des Stader-Zolls, welchen Hamburgische Schiffe nicht zu entrichten brauchen. 27. 120.

2) Der Capitain, welcher Waare einnimmt, die der Leckung ausgesetzt ist, ist nur in Folge ausdrücklicher Bestimmung der Charte-partie verpflichtet, leere Fäßer zum Aufschöpfen der verleckenden Flüssigkeit mitzunehmen, oder dazu die leer gewordenen Wasserfäßer zu benutzen. 36.

3) Ueber die Pflicht des Capitains zum Abgang oder zur Fortsetzung seiner Reise. 51.

4) Wenn der Capitain vom Befrachter die Weisung erhalten hat, Etwas an eine bestimmte Person auszuliefern, und er kann dieselbe nicht finden, ist er berechtigt, den auszuliefernden Gegenstand dem Consul seiner Nation zu übergeben. 89.

5) Der Capitain ist nicht verpflichtet, eine Verklarung

beizubringen, wenn er deren zu seiner Rechtfertigung nicht bedarf. 47.

6) Die Kosten des die Zollfreiheit eingeladener Waaren bescheinigenden Staderzoll-Attestes sind von dem Schiff, welches diese Waaren eingebracht hat, zu tragen. 66.

7) Wenn Schiff und Ladung verbodmet ist, unter welcher Bedingung können, vor völliger Einlösung des Bodmereibriefs, die Empfänger der Ladung deren Löschung vom Capitain fordern? 68.

Vergl. X, J, 4. 9. — X, K, 3. 11. 12. — X, L, 4. 6. — X, M, 7. 10. 13. 14. 15.

H. Verantwortlichkeit des Capitains für Auslieferung der eingeladenen Waare in derselben Quantität und Qualität, wie er dieselbe empfangen hat. Ueber den vom Capitain zu leistenden Schadensersatz, wenn er die eingeladenen Waaren gar nicht oder zu spät oder in mangelhaftem Zustande liefert.

1) Nach allgemeinen Grundsätzen ist der Schiffer verbunden für eine Beschädigung der verladenen Güter aufzukommen, insofern er nicht beweisen kann, daß diese Beschädigung entweder durch die innere Beschaffenheit der Waare (z. B. wenn sie zu frisch verladen wurde oder das wahrgenommene Untergewicht aus ihrer natürlichen Eigenschaft erklärlich ist) oder durch äußere von ihm nicht zu prästirende Unfälle entstanden ist. 21. 26. 69. 88.

2) Bei der Clausel „frei von Beschädigung" („frei von Bruch" u. dgl.) ist der Capitain ohne Verantwortlichkeit für Beschädigung, Bruch u. dgl. der eingeladenen Waare, auch ohne Führung des vorstehend angegebenen Beweises. Doch steht es dem Ladungsempfänger frei, den Beweis zu führen, daß die Beschädigung Folge eines Verschuldens des Capitains sei, und selbst der Verklarung gegenüber. 69. 117.

3) Ueber die Verantwortlichkeit des Capitains, wenn er das Connossement mit der Clausel „Gewicht und Inhalt unbekannt" gezeichnet hat. 72.

4) Der vom Capitain an der eingeladenen Waare zu vergütende Defect oder Schaden wird nach deren Facturawerth berechnet. 13. 21. 40.

5) Wenn der Capitain dem Destinatair wegen nicht ge-

lieferter Waare Entschädigung leisten muß, hat er demselben außer dem Facturapreis auch Zinsen davon und seine baaren Kostenauslagen zu ersetzen. 28.

6) Verpflichtung des Capitains zum Schadensersatz, wenn er die engagirten Güter nicht auf der im Frachtcontract stipulirten, sondern auf einer späteren Fahrt an den Bestimmungsort bringt. Was zu solchem Schadensersatze gehöre? 80.

7) Wenn ein Capitain leckende Waare einnimmt, und dieser Zustand derselben schon beim Einladen bemerklich war, muß er den hieraus für andere eingeladene Güter entstehenden Schaden ersetzen. 13.

Vgl. X. Abschn. B. — X. Abschn. E. — X. Abschn. F. — X, G, 2. 4. — X, N, 6. 7. 8. 9. — XVIII, 4. — XIX, 4.

I. Wie hat sich der Empfänger der Ladung oder der Befrachter zu verhalten, wenn er den Capitain wegen contractwidrigen Verfahrens, namentlich wegen Ablieferung der Waare in mangelhaftem Zustande verantwortlich machen will?

1) Wenn der Befrachter der Ansicht ist, daß der Capitain seine Verpflichtungen nicht erfüllt habe, muß er dies ihm ausdrücklich auf bestimmte Weise erklären, sonst kann er ihn nicht zur Verantwortung ziehen. 89.

2) Der Befrachter kann wegen Verzögerungen des Capitains oder Verfrachters, welche er nicht sofort gehörig hat constatiren lassen, keinen Schadensersatz fordern. 27.

3) Durch die Quittirung des Connossements abseiten des die Löschung besorgenden Everführers wird der Capitain seiner Verbindlichkeiten aus dem Frachtcontract entschlagen. 86.

4) Ueber die Vermerkung der mangelhaften Beschaffenheit der gelöschten Waaren bei der Quittirung im Connossement, und die Bedeutung dieses Vermerks. Der Capitain hat denselben unter allen Umständen zuzulassen. 125.

5) Es ist zur Salvirung der Schadensansprüche des Empfängers genügend, wenn bei der Quittung im Connossement die vorgefundene Beschädigung der Waare auch nur mit einem allgemein lautenden Vorbehalte, z. B. mit den Worten „einige beschädigt" constatirt wird. 117. Doch kann ein solcher unbe-

stimmter Vorbehalt insofern präjudicirlich sein, als daraus nicht entnommen werden könnte, welcher Art die Beschädigung war, namentlich ob der Capitain verpflichtet gewesen ist, vor Brechung der Lage den Empfängern Anzeige zu machen. 100.

6) In wie fern ein Anspruch an den Capitain wegen Ablieferung der Waare in beschädigtem Zustande durch eine sofortige gehörige Constatirung des Schadens bedingt sei. 36. 50. 100. 119.

7) Ob der Empfänger den Capitain, welchen er wegen Ablieferung der Waaren in mangelhaftem Zustande verantwortlich machen will, zur Belegung einer Verklarung auffordern müsse? 50. 88. Die Verschiedenheit dieser beiden Erkenntnisse wird darin ihren Grund haben, daß in dem einen Falle (50) der Capitain sich wegen des Schadens exculpiren mußte, dagegen in dem anderen Falle (88) den Empfänger die Beweislast traf, der Capitain an sich für den Defect nicht aufzukommen hatte.

8) Der Umstand, daß der Empfänger der vom Capitain in beschädigtem Zustand abgelieferten Waare sie ohne vorherige Anzeige an denselben zum Verkauf bringt, hat an sich nicht die Wirkung, daß sein Schadensanspruch erlischt, sondern erschwert nur den Beweis der Größe des Schadens. 42.

9) Wenn der Capitain zur Verantwortung gezogen wird, weil er einen Theil der eingeladenen Waare beschädigt geliefert hat, und dieselbe zur Ermittelung des Schadens verkauft wird, so kann dem Capitain nur der Minderertrag des beschädigten nicht auch des in gutem Zustand abgelieferten Theils zur Last fallen. Sind alle Waaren verkauft worden, und zwar ohne gehörige Sonderung der gesunden und beschädigten, so daß es nicht möglich ist, den für erstere erlangten Ertrag festzustellen, und konnte der Capitain gegen den Mitverkauf der gesunden Waare, in der Maaße wie er geschehen, protestiren, hat dies aber nicht gethan; so treffen ihn die aus dieser Ungewißheit entspringenden Folgen, insofern er dann nicht verlangen kann, daß für etwaigen Minderertrag der gesund gelieferten Waaren von der Schadensforderung Etwas abgesetzt werde. 69.

Vergl. X, D, 1. — X, F, 5. — X, N, 2. 11. —

K. Ueber die Verbindlichkeit des Befrachters eine Ladung zu liefern, und das vom Capitain in dieser Hinsicht zur Wahrung seiner Rechte zu beobachtende Verfahren. Fautfracht.

1) Unter einer „vollen Ladung", „a full and complete cargo" ist eine Ladung von solcher Größe zu verstehen, wie sie das Schiff nach seiner Tragfähigkeit einnehmen kann, ohne daß das Schiff nothwendig bis an das Deck angefüllt zu sein braucht, was von der Natur der Ladung abhängt. 77. 92.

2) Wenn in dem Befrachtungscontract nicht die Beförderung eines individuell bestimmten Gegenstandes stipulirt worden, ist der Befrachter auch dann für eine verspätete Einladung verantwortlich, wenn ohne sein Verschulden, durch casus, die von ihm für das Schiff designirten Güter nicht nach dem Abladeort gelangen. Der Lauf der Liegetage wird durch ein solches Ereigniß nicht gehemmt. 63. 96.

3) Verzögerung der Beladung durch Schuld des Capitains. 130.

4) Wenn das auf den Namen eines Schiffs engagirte Stückgut nicht an Bord geschickt, und an die Stelle desselben kein anderes Gut eingeladen wird, ist der Capitain berechtigt, die Fracht dafür einzufordern, auch wenn das Schiff im Ganzen verchartert ist, und die Stückgüterfracht dem Charterer zu Gute kommt. 83.

5) Wenn der Capitain die ihm für eine bestimmte Reise zugesagte Ladung nicht erhält und nun nach einem anderen Bestimmungsorte mit Ladung abgeht, braucht er sich nicht die auf dieser Reise verdiente Fracht von seiner Fautfrachtforderung abziehen zu lassen. 84.

6) Bestimmung des Art. 5. Stat. P. II. Tit. 15. über Abzüge von der Fautfracht wegen anderweitig eingeladenen Guts. 84.

7) Englisches Recht über die Berechnung der Fautfracht-Forderung. 84.

8) Wenn der Befrachter die für bestimmte Schiffe zugesagte Ladung nicht liefert, und diese Schiffe nun anderweitig beladen werden, ist er, wenn diese letztere Beladung zu geringerer Fracht geschehen mußte, verpflichtet die Frachtdifferenz zu

vergüten, — aber nicht, die versprochene Ladung für ein anderes Schiff zu liefern. 106.

9) Wenn das gecharterte Schiff bei der Charterung nicht am Abladeplatz befindlich ist, und die Reise dahin, behufs Erfüllung der Charteparticie, bereits zurückgelegt hat, muß der vom Frachtcontract zurücktretende Befrachter die ganze, nicht bloß die halbe Fracht entrichten. 46.

10) Der Befrachter, welcher Fautfracht vergüten muß, hat auch die Kosten der desfalls vom Capitain erhobenen Proteste zu bezahlen. 46.

11) Um Fautfracht zu fordern ist es nicht erforderlich, daß das gecharterte Schiff, welches keine Ladung erhalten hat, nach dem stipulirten Bestimmungsorte abgehe. Abweichende Bestimmungen enthält das Niederländische Handels-Gesetzbuch Art. 464 und 466. 46. 81.

12) Bei einem Fautfrachtanspruch, und überhaupt, wenn der Capitain zur Begründung seines Frachtanspruchs oder Rechtfertigung desselben gegen beabsichtigte Abzüge — sei es daß die Fracht nach dem Maaß oder Gewicht des eingenommenen Guts, oder in einer bestimmten Summe mit der Bedingung eines verhältnißmäßigen Abzugs, wofern das Schiff nicht die zugesagte Ladefähigkeit hat, stipulirt ward — sich darauf beruft, daß er keine volle Ladung erhalten hat, muß er dies vor seiner Abfahrt gegen den Befrachter constatiren. Ein förmlicher Protest ist aber nicht nöthig. 59. 131.

Vergl. X, L, 4.

L. Liegezeit. Ueberliegegeld.

1) Die Liegezeit beginnt am nächsten Tage, nachdem der Capitain oder dessen Makler die Ankunft des Schiffes und Bereitschaft desselben zum Einnehmen oder Löschen der Ladung dem Ablader oder Empfänger des Frachtguts angezeigt hat. 43. 78.

2) Wenn das Schiff auf einem gewissen Punkte seiner Reise die Ordre des Bestimmungsorts abwarten soll, beginnt dort die Liegezeit am nächsten Tage nach seiner Ankunft. Der Tag des Abgangs wird mitgezählt. 73. 108.

3) Unter einer Liegezeit von 8 Tagen sind volle 8 Tage, nicht bloß eine Woche zu verstehen. 108.

4) Wenn der Fautfracht beanspruchende Schiffer an dem Abladeplatz eine längere Zeit auf Ladung wartet, als er dazu seinem Befrachter gegenüber verpflichtet war, kann er nicht für diese Zeit, außer der Fautfracht, auch noch Ueberliegegeld fordern. 46.

5) Wenn an dem letzten Ueberliegetag die Beladung oder Entlöschung schon am Morgen beendet wurde, muß für diesen Tag gleichwohl das stipulirte volle tägliche Ueberliegegeld, nicht etwa bloß die Hälfte desselben, entrichtet werden. 78.

6) Der Capitain braucht nicht, zur Salvirung seines Rechts auf Ueberliegegeld, nach Ablauf der Liegezeit Protest zu erheben. 78.

7) Wenn bis zum Ablauf der festgesetzten Liegezeit das Schiff nicht abgefertigt ist, muß das stipulirte Ueberliegegeld Tag für Tag bis zu dessen Expedirung bezahlt werden, auch wenn das Schiff, schon abgesehen von der verzögerten Beladung, wegen vor Beendigung der Liegezeit eingetretenen Frostwetters verhindert wurde beim Ablauf derselben abzugehen. 96.

Vergl. X, K, 2. 3.

M. Ueber Frachtzahlung, Frachtvorschuß, andere dem Befrachter oder Empfänger obliegende Zahlungen an den Capitain, und dessen Verhalten zur Wahrung seiner Rechte in dieser Beziehung.

1) Die Fracht ist, wenn nichts Anderes stipulirt wurde, nach dem im Connossement als eingenommen angegebenen Maaß zu berichtigen. 126.

2) Die in fremder Münze stipulirte Fracht kann — nach der Wahl des Zahlenden — in eben dieser Valuta und zwar so wie es am Stipulationsplatze zulässig sein würde, oder nach dem am Bestimmungsort des Schiffs für jene Münze geltenden kurzen Cours bezahlt werden. Wenn das Wort „effectiv" beigefügt ist, darf nur in der stipulirten Münze gezahlt werden. 93. 109. 127.

3) Es besteht in Hamburg, jedenfalls für größere Frachtbeträge, keine Usanz den holländischen Gulden zu 23 ß Crt. zu berechnen. 127.

4) Wenn in einer Chartepartie Fracht für eine bestimmte Waare stipulirt ward, und dabei verabredet wurde, daß für andere eingeladene Güter die Fracht nach Verhältniß derselben zu jener in der Chartepartie genannten Waare berechnet werden solle, so ist hiefür die Usanz des Orts, wo die Chartepartie geschlossen ward, nicht wo die Waaren gelöscht werden, maaßgebend. Besteht keine solche Usanz, ist diejenige Fracht zu vergüten, welche nach der Chartepartie hätte bezahlt werden müssen, wenn das Schiff nur mit der darin angegebenen Waare — außer dem etwa erforderlichen Ballastgut — beladen gewesen wäre. 123.

5) Wenn die Fracht eines gecharterten Schiffes für eine gewisse einzuladende Waare stipulirt ist, und bei Einladung einer anderen Waare das zwischen dieser und jener bestehende Frachtverhältniß entscheiden soll, ein solches aber nicht besteht, dann ist dasjenige Frachtverhältniß maaßgebend, welches zwischen der in der Chartepartie genannten Waare und denjenigen Waaren, welche von gleicher Art namentlich von gleichem Gewicht wie die eingeladenen sind, besteht. 77.

6) Für Güter, die auf der See verloren gehen, wird keine Fracht vergütet. Voraus bezahlte Fracht muß in diesem Falle zurückgezahlt werden. 90.

7) Wenn der Capitain einen Vorschuß auf seine Fracht erhält, und dieser Vorschuß versichert wird, treffen ihn die Kosten dieser Versicherung nicht, wofern dies nicht ausdrücklich festgesetzt wurde. 109.

8) Die Kosten des die Zollfreiheit der eingeladenen Waaren bescheinigenden Staderzoll-Attestes sind von dem Schiffe, welches diese Waaren eingebracht hat, zu tragen. 66.

9) Wenn sich der Befrachter verpflichtet, die Kosten desjenigen Hafens, wo der Frachtcontract zu Ende geht, zu bezahlen, braucht er die nach Erfüllung des Frachtcontracts erwachsenden, namentlich für das Auslaufen aus diesem Hafen entstehenden Kosten nicht zu vergüten. Er hat indessen die für das Einlaufen in den Hafen verausgabten Lootsgelder zu ersetzen und auch die Consulatsgebühren, sofern sie wegen des Einlaufens bezahlt wurden. 121.

10) Wenn der Capitain nach dem Connossement verpflichtet ist, sich längs der Seite eines ihm anzugebenden Schiffes hinzulegen, und darin zu löschen, diese Art zu löschen aber nicht thunlich ist; — ob die durch eine anderweitige Löschung verursachten Extrakosten dem Capitain oder Empfänger zur Last fallen? 99.

11) Wenn der Capitain äußerlich ramponirte Güter, bevor er sie aus der Lage genommen, durch die Schifferalten hat besichtigen lassen, aber ohne Auftrag und Genehmigung des Empfängers, braucht dieser die Kosten solcher Besichtigung nicht zu vergüten. 39. 69.

12) Statthaftigkeit eines Frachtabzugs, wenn das gecharterte Schiff nicht eine bestimmte dem Befrachter zugesicherte Eigenschaft gehabt hat, z. B. wenn eine gewisse Größe des Schiffs zugesagt oder dasselbe als ein Hamburgisches verfrachtet war, rücksichtlich des Stader-Zolls, welchen Hamburgische Schiffe nicht zu bezahlen brauchen. 27. 120.

13) Das für die Ladung verausgabte Feuergeld fällt dem Befrachter oder Ladungsempfänger zur Last. 78.

14) Der Capitain muß sich wegen der Fracht und des Liegegeldes, und zwar auch wegen des Liegegeldes am Abladeplatz, an die eingeladenen Güter und deren Empfänger halten. Er kann auf den Befrachter nur dann zurückkommen, wenn er aus der Ladung seine Befriedigung nicht hat erlangen können, sei es weil dieselbe nicht ausreichte, sei es weil die Gesetze des Bestimmungsortes dem entgegenstanden. 63. 75.

15) Wenn die vom Capitain gelieferte Waare zur Feststellung seines Frachtanspruchs untersucht wurde und der Capitain der Ansicht ist, daß die Untersuchung auf unrichtige Weise vorgenommen ward, muß er mit seinen desfallsigen Reclamationen sofort hervortreten. 102.

Vergl. II, 4. — IV, 6. — V, 3. 4. — X, B, 1. — X, C, 1. 2. — X. Abschn. K. — X. Abschn. L. — X, N, 4. 11. — XVII, A, 2. 3. — XVII, D, 3. — XVII, J, 3. — XVII, K, 6.

N. Prozessualische Fragen.

1) An dem Orte, wo eine Charteparti abgeschlossen wird, und ihre Ausführung zu beginnen hat, ist für Klagen des Befrachters aus derselben das forum contractus begründet, wenn sich der Beklagte daselbst betreffen läßt. 8.

2) Der gegen die Frachtklage wegen Ablieferung des Frachtguts in beschädigtem Zustande geltend gemachte Gegenanspruch muß gehörig substantiirt vorgetragen werden. 23.

3) Ein gegen die Frachtklage erhobener Gegenanspruch, welcher sich nicht auf dasselbe Schiff, dessen Fracht gefordert wird, bezieht, wird in diesem Rechtsstreit nicht berücksichtigt, sondern ad separatum verwiesen. 55.

4) Nicht alle Frachtsachen, sondern nur solche, bei welchen es sich um Zahlung von Fracht gegen Empfang der Waare handelt, haben das Privileg, daß illiquide und nicht connexe Gegenforderungen nicht zur Widerklage zugelassen, sondern ad separatum verwiesen werden. 52.

5) Wenn bei einer Verfrachtung en rouge der Befrachter behauptet, es habe das Schiff nicht das stipulirte Maaß gehabt, und deshalb von der en bloc bestimmten Fracht Abzüge machen oder Schadensersatz beanspruchen will, so trifft ihn, nicht den Verfrachter des Schiffs, die Beweislast hinsichtlich dieser behaupteten Unrichtigkeit. 27.

6) Wenn ein Capitain sein Schiff für eine volle Ladung verchartert, das über die Ladung aufgenommene auf die Chartepartie Bezug nehmende Connossement aber mit der Clausel „Maaß und Gewicht unbekannt" gezeichnet hat, wird präsumirt, daß die ganze Ladung, welche er im Schiffe hat, — vorausgesetzt natürlich, daß sie nicht mehr als das im Connossement angegebene Quantum beträgt — zu denjenigen Waaren gehöre, über welche das Connossement gezeichnet ward. Es ist daher der Capitain beweispflichtig, wenn er behauptet, daß ein Theil seiner Ladung nicht zu diesen Waaren gehöre. 126.

7) Beweis des Manco's der Ladung durch einen Eid des Abladers über das eingeladene Quantum und die Richtigkeit der Factura, und durch einen Eid des Empfängers über das gelöschte Quantum. 21.

8) Der dem Empfänger des Frachtguts, welcher ein Manco behauptet, auferlegte Beweis, daß der Capitain mehr eingenommen als ausgeliefert habe, kann nicht durch bloße Eidesdelation an den Letzteren geführt werden. 88.

9) Die Verklarung, durch welche sich der Capitain wegen eines auf der Reise an der Ladung entstandenen Schadens exculpiren will, muß nach Art. 6. der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 den außer seiner Verantwortung liegenden Unfall, welcher den Schaden herbeigeführt hat, angeben. 21.

10) Wenn es feststeht, daß der Schiffsmakler dem Befrachter zur Einladung eines Stückguts eine Schlußnote ertheilt hat, der Inhalt derselben aber in Frage steht, so entscheidet darüber die vom Schiffsmakler in sein Notizbuch eingetragene Bemerkung. 83.

11) Wenn Frachtsachen aus dem summarischen Verfahren herausgetreten sind, — z. B. wenn über den Gegenanspruch des Empfängers, wegen Ablieferung der eingeladenen Güter in beschädigtem Zustande, eine geraume Zeit später als über die eingeklagte Fracht verhandelt wird, oder ein Beweisverfahren Statt findet, — gelten für dieselben nicht mehr die vorgeschriebenen kürzeren Fristen der Appellationen und Restitutionsgesuche. 100.

Vgl. III, 1. — IV, 8. 9. — X, A, 2. — X, F, 1. 3. 4. — XVII, O, 1. — Abschn. XIX.

XI. Passagiercontract.

1) Nach allgemeinen seerechtlichen Grundsätzen hat der Passagier im Falle eines Schiffbruchs das Recht, sein voraus bezahltes Passagegeld, soweit dasselbe noch nicht verdient ist, nämlich für den noch nicht zurückgelegten Theil der Reise, zurückzufordern. 90.

2) Ob dem Passagier dies Recht auch nach dem §. 8. der hamburgischen Verordnung über die Verschiffung von Auswanderern vom 3. Juni 1850 — entsprechend dem §. 11. der revidirten Verordnung vom 30. April 1855 — zustehe? 90.

3) Der Grundsatz, daß für Güter, die auf der See verloren gehen, keine Fracht vergütet wird, findet auch auf die von

den Passagieren für ihre Waaren und Effecten entrichtete Ueberfracht Anwendung, welche in diesem Falle zurückgezahlt wird. 90.

XII. Ueber Havarien und deren Regulirung im Allgemeinen.

1) In Hamburg besteht, hinsichtlich einer Beschädigung an Gütern, welche als Havarie grosse oder als particulaire Havarie geltend gemacht werden soll, der Gebrauch, die beschädigten Güter förderſamſt in öffentlicher Auction zu verkaufen. 16.

2) Der Altonaer Dispacheur hat nach den in Hamburg geltenden Gesetzen und Gebräuchen zu dispachiren. 16.

3) Ueber den Grundsatz, daß der größere Schaden den kleineren verschlingt und nach sich zieht, namentlich dann, wenn bei einem aus mehreren Ursachen entstandenen Schaden nur eine ideelle nicht eine reelle Theilung der Beschädigung möglich ist, und es unthunlich ist, festzustellen, welche Quote des Schadens der einen und anderen Ursache zuzuschreiben ist. 104.

Vgl. Abschn. XIII. — Abschn. XIV. — Abschn. XV. — XVII, B, 8. 12. 14. — XVII, K, 1. 9. — XIX, 3.

XIII. Havarie grosse.

1) Wenn in Fällen der Noth zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung ein Theil der Letzteren vom Schiffe abgeleichtert wird, gehört nur das bei dem abgeleichterten Theil durch die Ableichterung herbeigeführte, nicht auch das bei dem übrigen Theil der Ladung sich herausstellende Untergewicht zur Havarie grosse. 16.

2) Von den zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung aufgewendeten und zur Havarie grosse gehörenden Geldern können auch die Zinsen als Havarie grosse berechnet werden. 16.

3) Nach Hamburgischem Recht gehören die Kosten des Einlaufens in einen Nothhafen und des Aufenthalts daselbst, — für Logis der Schiffs-Equipage jedoch nur dann, wenn sie erwiesener Maaßen im Schiffe nicht hat bleiben können, — zur Havarie grosse. 32. 81.

4) Wenn bei der Blockade seines Bestimmungshafens ein,

obschon neutrales, Schiff in einen anderen Hafen einläuft, um das Ende der Blockade oder andere Instructionen abzuwarten, können die Kosten des Einlaufens in diesen Nothhafen und des Aufenthalts daselbst als Havarie grosse geltend gemacht werden; mag das Schiff sich von seinem Bestimmungshafen zurückweisen lassen, oder auch, weil es bereits von der Blockade unterrichtet war, gar nicht bis zur Blockadestation gehen, sondern ohne Weiteres in den Nothhafen einlaufen. 10. 11.

5) Wenn ein Schiff in einen Hafen einläuft, um darüber, ob sein Bestimmungshafen blockirt sei, nähere Erkundigungen einzuziehen, können die Kosten des Einlaufens in diesen Hafen als Havarie grosse geltend gemacht werden. 11.

6) Wenn das Schiff, um einer ihm und der Ladung gemeinsam drohenden Kriegsgefahr zu entgehen, in einem Zwischenhafen auf seiner Reise liegen bleibt, können die Kosten dieses Aufenthaltes als Havarie grosse berechnet werden. 11.

7) Es wird nach Hamburger Usanz, gegen diejenige mancher anderen Länder, der durch Prangen entstandene Schaden als Havarie grosse vergütet. 81.

8) Es ist in Hamburg Usanz, die Provisionen der Agenten von Assecuradeurs in Havarie grosse aufzunehmen, auch wenn bei denselben nur das Schiff oder nur die Ladung versichert gewesen ist. 81.

9) Für die Frage, wie viel die Ladungsinteressenten zur Havarie grosse beizutragen haben, entscheiden die am Bestimmungsort der Ladung geltenden Gesetze und Gebräuche. 32.

10) Wenn der Betrag von Schäden, welche zur Havarie grosse gehören, nicht genau ermittelt werden kann, kann dafür in der Dispache eine arbiträre Summe ausgeworfen werden. 32.

Vgl. Abschn. XII. — XVII, K, 7. 8. —, XIX, 3. —

XIV. Ansegelung, Uebersegelung und Collision von Schiffen.

1) Nach Art. 1. und 2. Tit. VIII. der Hamburger Assecuranz- und Haverey-Ordnung von 1731 wird der durch eine Ansegelung, Uebersegelung oder Collision zweier Schiffe entste-

hende Schaden von beiden Schiffen nebst ihren Ladungen gemeinschaftlich, von jedem Schiffe zur Hälfte getragen. Wenn aber die Collision von Seiten eines Schiffs absichtlich herbeigeführt ward, muß dieses den ganzen Schaden allein tragen. 1. 3. 67.

2) Die vorstehenden Grundsätze kommen auch beim Zusammenstoß einer Schute oder eines Kahns mit einem Schiffe zur Anwendung. 3. 67.

3) Wenn eines der collidirenden Schiffe bugsirt worden, ist das Bugsirschiff wegen des entstandenen Schadens an sich nicht verantwortlich. 3.

4) Bei Schätzung des durch die Ansegelung entstandenen Schadens wird von den Reparaturkosten des angesegelten Schiffes, wie auch von dem Anschaffungswerth seines untergegangenen Inventariums, der dritte Theil wegen des Unterschiedes von Alt und Neu abgezogen. 1. 79.

5) Zu dem im Falle einer Ansegelung gemeinschaftlich zu tragenden Schaden gehören auch etwaige für dessen Taxirung erforderlich gewesene Kosten. 67.

6) Wenn beide Schiffe, welche an einander geriethen, denselben Bestimmungsort haben, sind dessen Gerichte für die Entscheidung der Ansegelung ohne Zweifel competent. 1.

XV. Bergung. Außerordentliche Nothhülfe.

1) Die Ausdrücke „Bergen" und „Berglohn" werden in eigentlicher Bedeutung nur auf solche Fälle angewendet, in welchen die der Seegefahr entzogenen Gegenstände (Schiffe oder Ladungstheile) in den Naturalbesitz der „Berger" übergehen, nachdem sie vorher der Verfügung der Schiffsmannschaft durch höhere Gewalt entzogen, oder, in Folge einer solchen, von derselben aufgegeben worden sind. 97.

2) Der in solchen Fällen zu leistende „Berglohn" ist an die Stelle des vormals, namentlich an den nordischen Küsten, geübten Strandrechts getreten, und besteht meistens in einem aliquoten Theil des Werths der in Sicherheit gebrachten Gegenstände. 97.

3) Wenn einem in Gefahr befindlichen Schiffe (oder dessen Ladung) mit Erfolg Hülfe geleistet wird, ohne daß eine wirkliche Bergung vorliegt, wird dem Hülfeleistenden hiefür ein den Umständen nach zu bestimmender „außerordentlicher Hülfelohn" gewährt. 97.

4) Bei Bestimmung der Größe des „Hülfelohns" ist Rücksicht zu nehmen: 1. auf den Grad der Gefahr, welcher das Schiff ausgesetzt war, dem geholfen wurde; 2. auf den Grad der Gefahr, welcher der Hülfeleistende sich selbst und sein Schiff ausgesetzt hat; 3. auf die bei der Hülfeleistung verwendete Zeit, Kosten und Anstrengung, namentlich den Umfang und die Wirksamkeit der geleisteten Hülfe; 4. auf den Werth des geretteten Gegenstandes. 97.

5) Der außerordentliche Hülfelohn ist im Interesse der Schifffahrt in liberaler Weise zu bestimmen, und kann eine bedeutende Höhe erreichen, wenn einerseits das Schiff und die Ladung einem sonst gewiß eintretenden Verluste entrissen wurden, und andererseits der Hülfeleistende sein eigenes Leben auf das Spiel setzte. Doch darf nicht ein so hoher Hülfslohn zugebilligt werden, welcher mit dem Lohn gewöhnlicher Dienste in gar keinem Verhältnisse steht. 97.

6) Bestimmungen über „Berglohn" und „außerordentlichen Hülfelohn" im Hamburger Receß von 1603 Art. 31, in der revidirten Neuenwerks-Rolle von 1719, im Contract des Vogts zum Neuenwerk von 1727, in der Hamburger Bursprake. Oldenburgische Verordnung vom 25. Mai 1776, Strandordnung für die Herzogthümer Schleswig und Holstein vom 30. December 1803, Strandordnung für das Königreich Hannover vom 24. Juni 1846, Bremische Verordnungen vom 8. Februar 1832 und 29. Mai 1834. Englisches Recht. 97.

7) Fälle über die einem Schiffe geleistete Nothhülfe und dafür zu entrichtende Vergütung. 41. 97.

Vgl. XIII, 1. — XVII, B, 10.

XVI. Bodmerei.

1) Im Falle einer Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung, hat der Bodmerist das Recht, sich an jeden einzelnen

verbodmeten Gegenstand, also auch an einzelne Ladungsgegenstände — und zwar dies letztere auch, wenn nur die Ladung verbodmet ist — zu halten. 101.

2) Der Eigenthümer eines vom Bodmeristen in Anspruch genommenen verbodmeten Gegenstandes kann das von ihm, im Verhältniß zu den übrigen verbodmeten Gegenständen, zu viel Gezahlte von deren Eigenthümern aus ihrer fortune de mer zurückfordern. 101.

3) Wenn Schiff und Ladung verbodmet ist, unter welcher Bedingnng können, vor völliger Einlösung des Bodmereibriefes, die Empfänger der Ladung deren Löschung vom Capitain fordern? 68.

4) Derjenige, welcher im Auftrag des Rheders eine Bodmereischuld desselben einlöst, erhält dadurch, wegen seiner desfallsigen Auslage für den Rheder, kein dingliches Recht an das verbodmet gewesene Schiff. 33.

Vgl. XVII, B, 4. — XVII, K, 5.

XVII. See-Assecuranz.

A. Ueber den assecurirten Gegenstand. Interesse des Versicherten an dem assecurirten Gegenstande. Doppelte Versicherung.

1) Nach manchen See- und Assecuranz-Rechten, z. B. dem schwedischen und preußischen, ist die Versicherung des Proviants oder doch eine selbständige Versicherung desselben verboten. 17.

2) Wenn außer der Brutto-Fracht auch Proviant versichert wird, liegt eine doppelte Versicherung vor, und ist entweder die Versicherung des Proviants oder diejenige der Brutto-Fracht bis zum Belaufe des darin enthaltenen Proviants ohne Interesse und ungültig. 17.

3) Wenn Brutto-Fracht versichert ist, und wegen Unterganges des Schiffs keine Gage an die Schiffsmannschaft bezahlt zu werden braucht, ist für deren Betrag die Frachtversicherung ohne Interesse. 22.

4) Eine frühere Versicherung macht eine spätere Versicherung desselben Gegenstandes nur in dem Falle ungültig,

wenn dieselbe entweder vom Versicherten selbst, oder in seinem Auftrage, oder von einer auch ohne besonderen Auftrag dazu befugten Person abgeschlossen, oder doch hernach vom Versicherten genehmigt wurde. 17. 129.

5) Als „Nothversicherung" — d. h. für den Fall, daß der erste Versicherer gerichtsseitig für nicht verpflichtet zur Vergütung des Schadens erklärt werden sollte — ist eine zweite Versicherung desselben Gegenstandes zulässig. Die für die Nothversicherung bezahlte Prämie kann der Versicherte in keinem Falle von dem ersten Versicherer zurückerstattet verlangen, auch wenn dessen Weigerung, den Schaden zu vergüten, sich als unbegründet herausgestellt hat. 7.

Vgl. XVII. Abschn. D. — XVII. Abschn. F. — XVII, K, 6.

B. Umfang der Gefahren, für welche der Assecuradeur aufzukommen hat. Clauseln zur Beschränkung seines Risicos.

1) Der Assecuradeur hat für jeden den versicherten Gütern irgend wie von außen zugestoßenen, nicht durch deren inneren Verderb entstandenen, Schaden aufzukommen; wofern derselbe nicht in der Police ausgenommen oder durch die Schuld des Versicherten verursacht ward. 111.

2. Im Assecuranzrecht gilt der Grundsatz, daß der größere Schaden den kleineren verschlingt und nach sich zieht, namentlich dann, wenn bei einem aus mehreren Ursachen entstandenen Schaden nur eine ideelle, nicht eine reelle Theilung der Beschädigung möglich ist, und es an jedem Anhaltspunkte fehlt durch richterliches Ermessen festzustellen, welche Quote des Schadens der einen und anderen Ursache zuzuschreiben ist. 104.

3) Der Assecuradeur hat auch denjenigen Schaden zu ersetzen, welcher der versicherten Waare in irgend einer Weise durch die anderen beigeladenen Güter, z. B. durch in denselben befindliches Ungeziefer, zugefügt wurde. 111.

4) Wenn der Eigenthümer eines vom Bodmeristen in Anspruch genommenen verbodmeten Gegenstandes dadurch Verlust erleidet, daß er mehr bezahlt, als, nach einer gleichmäßigen Vertheilung der Bodmereischuld auf alle verbodmeten Gegenstände, ihm zur Last fällt, und das zu viel Bezahlte von den

Eigenthümern der übrigen verbodmeten Gegenstände nicht zurück-erhalten kann — ist auch dieser Verlust von dem Versicherer zu ersetzen. 101.

5) Nach der Natur des Versicherungs-Contracts und zufolge ausdrücklicher Bestimmung des §. 31 des Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen *) kommt der Schaden oder Verlust, welcher sich dadurch ereignet, daß der Assecurirte das versicherte Gut auf eine am Abladeplatz ungewöhnliche Weise dem Schiffe nachbringen läßt, dem Assecuradeur nur dann zur Last, wenn er sich mit solcher Maaßregel einverstanden erklärt hatte. 30.

6) Es ist eine nach §. 45 des Allgemeinen Plans erlaubte „usanzmäßige Benutzung von Leichterfahrzeugen", wenn das für die versicherten Güter bestimmte Schiff wegen eingetretenen Frostes Elb'abwärts bis Blankenese oder bis zur Lühe geht, und die Güter dahin per Leichterfahrzeug nachgebracht werden. 30.

7) Der Assecuradeur haftet nur für solche Verschuldungen und Versehen des Capitains, welche derselbe während der Reise begangen hat. 107.

8) Es ist zweifelhaft, ob der Assecuradeur auch für Versehen des Capitains bei der administrativen Leitung von Havarie-Angelegenheiten, in gleicher Weise wie z. B. für dessen Fehler bei der nautischen Leitung des Schiffes, aufzukommen habe. 115.

9) Wenn die mit dem Versicherungscontracte in Widerspruch stehende Verwendung des versicherten Schiffes von dem Capitain ausgegangen ist, ohne daß dieser dazu von dem Versicherten befugt wurde, bleibt die Versicherung in Kraft. 41.

10) Der Versicherte ist nach allgemeinen Grundsätzen sowohl, als auch nach §. 113. §. 114. und §. 116. des Allgemeinen Plans, verpflichtet, für eine Verminderung des Schadens an dem versicherten Gut, namentlich für dessen Bergung und Besitzerlangung Sorge zu tragen. Eine Vernachlässigung dieser Pflicht praejudicirt seinem Anspruch an den Assecuradeur. 107.

*) Von dem Allgemeinen Plan bestehen zwei Ausgaben, vom Jahre 1847 und 1853. Von der zweiten Ausgabe ist im Jahre 1857 ein neuer, völlig gleich lautender Abdruck gemacht worden. Wenn keine bestimmte Ausgabe angeführt wird, ist der citirte Paragraph in beiden Ausgaben gleichlautend.

11) Nach Art. 12. Tit. V. der Hamburgischen Assecuranz- und Haverey-Ordnung endet das Risico einer Versicherung auf Casco, mag das Schiff nun mit Ladung oder in Ballast fahren, in der Regel dann, wenn an dem Bestimmungshafen die Ladung oder der Ballast völlig entlöscht ist. 41.

12) Wann liegt, insbesondere nach §. 93. des Allgemeinen Plans nach der Fassung von 1847 und 1853, ein Strandungsfall vor, um den Assecuradeur, welcher mit der Clausel „frei von Beschädigung oder frei von Bruch ausgenommen im Strandungsfalle" versichert hat, wegen der stattgehabten Beschädigung oder Bruches für verantwortlich zu erklären? 87. 114.

13) Bei der Clausel „frei von Beschädigung ausgenommen im Strandungsfalle" hat der Assecuradeur nach allgemeiner Rechtsansicht im Falle einer Strandung für jede Beschädigung der versicherten Waare aufzukommen, auch für diejenige, welche erweislich nicht durch die Strandung verursacht wurde. In wiefern dies auch nach dem §. 93. des Allgemeinen Plans gelte. 104.

14) Wenn sich ein Fahrzeug wegen Ablaufen des Wassers niederläßt, bis es auf den Grund geräth, kann dies nicht als ein „Stoßen auf den Grund" angesehen werden. 124.

15) Wenn Güter oder imaginairer Gewinn mit der Clausel „auf behaltene Ankunft" versichert sind, unter Hinweisung auf den Allgemeinen Plan — welcher im §. 41. sub. b. bestimmt, daß der Versicherer bei dieser Clausel nur dann verantwortlich sein solle, „wenn die Waaren wegen Seeschäden den Bestimmungsort nicht erreichen, oder für gute Prise erklärt werden", — die in der Police gedruckten Worte über die Verhaftung des Assecuradeurs für Versehen des Schiffers aber nicht getilgt wurden, und dieses die Ursache ist, weshalb die fraglichen Waaren ihren Bestimmungsort nicht erreichen, ist der Assecuradeur für den entstandenen Schaden verantwortlich. 64.

Vgl. XVII, A, 5. — XVII. Abschn. C. — XVII. Abschn. E. — XVII. Abschn. F, 1. 2. — XVII. Abschn. H. — XVII. Abschn. I. — XVII. Abschn. K. — XVII. Abschn. L. — XVIII, 4.

C. Ueber die Reise und das Unternehmen des Schiffs, auf welches eine Versicherung geschlossen wurde.

1) Nach Art. 10. Tit. V. der Hamb. Assecuranz- und Haverey-Ordnung endet bei in der Police angegebenen alternativen Bestimmungshäfen der Risico des Assecuradeurs schon dann, wenn das Schiff einen dieser Häfen erreicht und dort seine Ladung auch nur gebrochen hat; wohingegen in dem Falle, wo in der Police successiv anzugehende Bestimmungshäfen copulativ genannt sind, der Risico der Versicherer, falls in dem einen dieser Häfen die Güter nicht ganz gelöscht sind, fortdauert, bis diese Löschung an einem der anderen Orte vollständig geschehen ist. 41.

2) Der Art. 14. Tit. 5. der Hamburger Assecuranz- und Haverey-Ordnung bestimmt, daß, wenn das Casco von einigen Assecuradeuren für die Hinreise, von anderen für die Rückreise versichert ist, und mit Einnahme der Rückladung begonnen wird, ehe noch die Löschung vollendet ist, mit diesem Momente schon der Risico der Versicherer der Hinreise endet und zugleich der Risico der Versicherer der Rückreise beginnt. Diese Bestimmung tritt nur dann ein, wenn die Hinreise und Rückreise von verschiedenen Assecuradeuren versichert war. Wenn dieser Fall nicht vorliegt, dauert die Versicherung der Hinreise stets so lange, bis deren Ladung oder Ballast völlig gelöscht wurde, mag auch schon vorher mit Einnahme der Rückladung begonnen sein. Es gelten diese Bestimmungen auch dann, wenn die versicherte Hinreise eine Reise in Ballast war. 41.

3) Ist eine Versicherung „nach einer Küste" geschlossen, darf sich das Schiff nicht bloß in einem Hafen, sondern an jedem Punkt derselben, also namentlich auch auf der Rhede eines Platzes aufhalten. 41.

4) Wenn ein Schiff für eine Reise mit mehreren Bestimmungsorten versichert ward, ist es deshalb nicht befugt, an einem derselben für einen der anderen Plätze Ladung zu suchen und einzunehmen und sie an Letzterem zu löschen, also „Escalen zu machen". Hiezu muß sich das Schiff durch eine besondere Clausel in der Police z. B. „überall anzugehen und zu verweilen" befugen lassen. 41.

5) Eine mit dem Versicherungscontract in Widerspruch stehende Verwendung des versicherten Schiffes, — z. B. wenn es seine Reise verändert, oder Escalen macht, ohne dazu in dem Versicherungscontract befugt zu sein — annullirt die Versicherung auch dann, wenn der entstandene Schaden damit nicht in Zusammenhang steht. 41.

6) Wenn die contractwidrige Verwendung des versicherten Schiffes, z. B. die Veränderung seiner Reise, ohne Wissen und Willen des Versicherten vorgenommen ist, praejudicirt sie der Versicherung nicht, s. §. 32. §. 49. des Allgem. Plans von 1847 und §. 32. §. 49. §. 49b. des Allgem. Plans von 1853. 41. 105.

Vgl. XVII, B, 9. 11. — XVII Abschn. E. — XVII, G, 2. — XVII, H, 1. 2. 6.

D. Bezeichnung des versicherten Gegenstandes in der Police.

1) Wenn derjenige, welcher sich versichern läßt, bei Bezeichnung des Versicherungs-Gegenstandes sich eines ungewöhnlichen oder zweideutigen Ausdrucks bediente, der Assecuradeur aber wußte oder wissen mußte, in welchem Sinn der Versicherte diesen Ausdruck gebrauchte, ist anzunehmen, daß auch er beim Abschluß der Versicherung diese Bedeutung hatte gelten lassen, so daß er dieselbe nicht hernach als unrichtig anfechten darf. 17.

2) Der Ausdruck „Provision" schlechthin bedeutet nach dem Sprachgebrauch im Hamburgischen Assecuranzrecht nicht Schiffsproviant, sondern kaufmännische Commission. 17.

3) Wenn bei einer Versicherung auf Frachtgelder nicht angezeigt ist, daß sie nur auf die Netto-Fracht gelten solle, wird nach dem Allgemeinen Plan angenommen, daß die ganze Brutto-Fracht, also die Fracht ohne Abzug der Kosten des Unterhalts der Equipage, somit des Schiffsproviants, gemeint sei. 17.

E. Benennung des Schiffs in der Police.

1) Wenn bei einer Versicherung von Waaren in einem bestimmten Schiffe stipulirt ward, es solle der Versicherung nicht praejudiciren, sofern die Waaren nicht in diesem, sondern einem anderen Schiffe verladen würden, ist es nicht erforderlich, daß

die Waaren mit der ersten Schiffsgelegenheit, nach dem Abgang des in der Police genannten Schiffs, versandt werden. 7.

F. Taxe des versicherten Gegenstandes in der Police.

1) Wirkungen einer dolosen Uebersetzung der Taxe auf die Gültigkeit des Assecuranz-Contracts; derselbe wird nur dann, wenn er dadurch zu Stande gekommen, also jener dolus ein dolus causam dans gewesen ist, annullirt. 116.

2) Wenn die gezeichnete Versicherungssumme weniger beträgt, als die Taxe des versicherten Gegenstandes, so hat eine Herabsetzung der letzteren, weil sich dieselbe als übersetzt ergeben hat, an sich keineswegs die Folge, daß in demselben Verhältnisse auch die erstere herabgesetzt werde. 116.

3) Die Assecuradeure können die Policentaxe nur bei einer wesentlichen Uebersetzung derselben anfechten. 116.

Vgl. XVII, K, 2. 3. 4.

G. Interpretation einiger Bestimmungen in der Police.

Wenn bei einer Zeit-Versicherung stipulirt ist, daß für die Zeit, während welcher sich das Schiff im Winterlager befinde, bis daß es auf dem Zoll ausclarirt worden, die Prämie resp. dem Assecuradeur nicht zu bezahlen oder von ihm wieder zurückzugeben sei, — cessirt die Prämienzahlung bis zur Expedirung auf dem Zoll auch in dem Falle, wenn dieselbe erst geraume Zeit nach Beendigung des Winters vorgenommen wird. 29.

2) Wenn der Police eine Clausel beigelegt wird, welche von Löschung des Schiffs nach der versicherten Reise redet, liegt darin nicht die Erklärung, daß das Schiff diese Reise mit einer Ladung, nicht bloß in Ballast, mache. Ebensowenig ist dies alsdann anzunehmen, wenn die in den in Hamburg für Casco-Versicherungen gebräuchlichen Police-Formularen stehenden gedruckten Worte: „bis es zu   angekommen und seine Ladung völlig wird gelöscht haben“ nicht getilgt wurden. 41.

Vgl. XVII, B, 12. 13. 14. 15. — XVII, C, 1. 3. 4. — XVII Abschn. D. — XVII Abschn. E. — XVII, H, 7.

H. Anzeigen an den Assecuradeur. Desfallsige Pflichten des Versicherten und des Assecuradeurs.

1) Die Anzeige, daß das Schiff in Ballast fahre, ist nach der Hamb. Assecuranz- und Haverey-Ordnung nicht wesentlich. Ihre Unterlassung hat nach dem §. 18. des Allgemeinen Plans (von 1847 und 1853) bloß die Wirkung, daß der Schaden nur zur Hälfte bezahlt wird. 41.

2) Wenn dem Versicherten geraume Zeit vor Abschluß der Versicherung mitgetheilt wurde, daß das Schiff demnächst abgehen werde, muß er dem Versicherer hievon Anzeige machen, sonst ist die Versicherung ungültig, vgl. §. 15. und §. 33. des Allgemeinen Plans. 53.

3) Die unterlassene Anzeige eines relevanten Umstandes praejudicirt dem Anspruch des Versicherten auch dann, wenn er *diesen* Umstand nicht kannte, aber bei Beobachtung gehöriger Diligenz hätte in Erfahrung bringen müssen. 105.

4) Die unterlassene Anzeige eines Umstandes, welcher dem Assecuradeur bekannt war, oder bei Anwendung der nöthigen Diligenz bekannt werden mußte, praejudicirt dem Anspruch des Versicherten nicht. 105.

5) Die Unterlassung einer Anzeige abseiten desjenigen, welcher die versicherten Waaren spedirt oder abgeladen, aber bei der Vermittelung des Auftrags zur Versicherung nicht mitgewirkt hat, praejudicirt dem Anspruch des Versicherten nicht. 105.

6) Wenn in der Börsenhallen-Liste der Abgang eines Schiffs angezeigt war, hätte der Versicherte bei gewöhnlicher Diligenz davon Kenntniß haben müssen, zumal wenn ihm schon vorher die demnächstige Abfahrt angekündigt war. In diesem Falle wird daher die Versicherung durch die unterlassene Anzeige des Abgangs annullirt. 53.

7) Der Assecuradeur braucht nicht ohne Weiteres fremde Usanzen zu kennen, welche eine von dem gewöhnlichen Recht und Verfahren abweichende Ausnahme statuiren. 41.

Vgl. XVII, B, 5. 6. — XVII, C, 4. 5. 6. — XVII, D, 1. — XVII, L, 2.

I. Vergütung eines Totalschadens abseiten des Assecuradeurs. Abandon des versicherten Gegenstandes.

1) Nach §. 119. bis §. 121. des Allgemeinen Plans (in der Fassung von 1847 und 1853) kann ein Abandon nur in zwei Fällen Statt finden: bei gänzlichem Verderb der versicherten Waaren, oder bei Verschollenheit des Schiffes. 107.

2) Sowohl das Hamburgische Assecuranzrecht als der Allgemeine Plan kennt einen Totalverlust oder Abandon des Schiffes nur in dem Falle, wenn das Schiff gänzlich verloren geht, oder als Schiff zu existiren aufhört, oder verschollen wird. Es ist also nicht schon dann ein Totalverlust anzunehmen, wenn das Schiff durch Unglücksfälle während der versicherten Reise verhindert wird dieselbe fortzusetzen. 37. 103. 115.

3) Zum Ersatz eines Totalverlustes der Fracht ist der Assecuradeur nur dann verpflichtet, wenn gar keine Fracht verdient ward. 38.

Vgl. die übrigen Abschnitte über See-Assecuranz.

K. Vergütung eines partiellen Schadens abseiten des Assecuradeurs.

1) Eine Klage gegen den Assecuradeur wegen partieller Havarie muß auf eine Dispache gegründet werden. Dieselbe ist vom Dispacheur zunächst so, wie er es für richtig erachtet, aufzumachen. Darauf kann der Versicherte beantragen, daß dem Dispacheur auch eine auf anderen Principien basirte Dispachirung salvo jure committirt werde. 103.

2) Die Particulair-Havarie eines versicherten Schiffes ist, wenn dasselbe nach eingetretenem Unfalle noch durch Reparatur zu einem seefähigen Schiff wieder hergestellt werden konnte, zufolge §. 114. des Allgemeinen Plans, von dem Assecuradeur nach Maaßgabe der daselbst §. 102. erwähnten Reparatur-Taxe zu vergüten. Hiebei kommt es auch nicht darauf an, ob die Reparatur wirklich beschafft, oder — weil deren Kosten den Werth des Schiffs in reparirtem Zustande übersteigen würden — unterlassen wurde. Nach der Taxe in der Police ist der Schaden nur bei gehöriger Condemnation des Schiffs in Gemäßheit des §. 114. des Allg. Plans zu vergüten. 74. 115.

3) Voraussetzungen der Condemnation eines Schiffs wegen Seeunfähigkeit nach § 11 sub a und § 114 des Allgemeinen Plans: 1. formelle Voraussetzungen: Der Assecuradeur braucht nur eine solche Condemnation anzuerkennen, welche durch nach Landesgesetz oder Usanz autorisirte nautische Sachverständige ausgesprochen worden ist. Andere Beweismittel über die Unthunlichkeit der Reparatur sind nicht zulässig. Wenn die Erklärung der Sachverständigen, das Schiff sei seeuntauglich, in der Form eines rechtlichen Spruchs mit Berufung auf Rechtsgründe abgegeben sein sollte, würde dieser Umstand der Wirksamkeit der Condemnation an sich nicht entgegenstehn. 2. Materielle Voraussetzungen: Das Vorhandensein einer in tadelloser Form erfolgten Condemnation genügt allein nicht, um den Assecuradeur zur Anerkennung des Schiffs-Verkaufs, als eines ihn betheiligenden Factums, zu verpflichten. Vielmehr ist eine Prüfung der Gründe, worauf die Condemnation beruht, vorzunehmen, weil selbige den Assecuradeur nur unter gewissen Voraussetzungen betheiligt. Dies geschieht nämlich nur dann, wenn die Reparatur des havariirten Schiffes factisch nicht möglich gewesen ist. Gründe der Zweckmäßigkeit oder Rathsamkeit des Verkaufs kommen niemals in Betracht. Der regelmäßig erforderlichen absoluten Unreparirbarkeit kann die relative ausnahmsweise dann an Wirksamkeit gleichstehen, wenn die Hindernisse der Reparatur entweder gar nicht zu heben gewesen sein sollten, oder doch erst so spät hätten beseitigt werden können, daß das Schiff in der Zwischenzeit völlig irreparabel geworden wäre. Der Mangel an den zur Reparatur erforderlichen Geldern, oder die Schwierigkeit, Geld auf Bodmerei zu erhalten, kann, wenn jemals, dann doch nur unter ganz außerordentlichen Umständen als Condemnationsgrund gelten. 115.

4) Wenn durch Verschulden des Capitains eine nach dem Versicherungsvertrage ungültige Condemnation und Verkauf des versicherten Schiffes Statt gefunden hat, und der Assecuradeur auch für eine solche Verschuldung des Capitains auffommen müßte, — würde doch ein hieraus abgeleiteter Anspruch mit dem auf eine gültige Condemnation gestützten in seinem Ergebnisse nicht übereinstimmen, und eine selbstständige Schadensformirung

voraussetzen. Das Handelsgericht hat sich über solche Schadensformirung folgendermaaßen näher ausgesprochen: Es würde derjenige Schaden zu reclamiren sein, welchen die Rheder dadurch erlitten hätten, daß nicht zur Reparatur, sondern zum öffentlichen Verkauf des Schiffes geschritten wäre. Es würde dabei der Werth des Schiffs nach erfolgter Reparatur zu berücksichtigen sein, und in Betracht kommen, daß die Rheder während der, vielleicht lange Zeit erfordernden, Reparatur Kost- und Monatsgeld der Mannschaft bestreiten müßten. 115.

5) Wenn ein versichertes Schiff Havarie macht und deshalb im Nothhafen Bodmerei gezeichnet wird, müssen die Versicherer den dispachirten Betrag der Havarie nicht blos dann bezahlen, wenn die Rheder den Bodmereibrief einlösen, sondern auch dann, wenn das Schiff verkauft wird. 101.

6) Es ist im Hamburgischen Dispache-Comptoir üblich, von der dem Assecuradeur für die verlorene Brutto-Fracht zur Last zu legenden Versicherungssumme nur die für gerettete Güter bezahlte Fracht, nicht auch die in Folge des Unglücks an Gage, Proviant u. s. w. ersparten Beträge in Abzug zu bringen. 22.

7) Ueber den §. 87 des Allgemeinen Plans von 1847, welcher den Versicherer verpflichtet, die Havarie grosse auch in dem Falle, so wie sie dispachirt worden, zu bezahlen, wenn er behauptet, daß sie gegen das am Orte der Dispachirung geltende Gesetz aufgemacht sei. 16.

8) Der Assecuradeur braucht die Havarie grosse nicht zu ersetzen, wenn bei ihrer Regulirung nicht in Gemäßheit der Bedingungen des Versicherungs-Vertrags verfahren wurde; z. B. wenn die Beschädigung der Ladung nicht nach dem §. 96 des Allgemeinen Plans durch deren öffentlichen Verkauf, sondern nur durch Taxation ermittelt wurde. 16.

9) Die Kosten einer vom Versicherten veranlaßten unrichtigen Dispachirung braucht der Assecuradeur nicht zu ersetzen. 107.

10) Der erste Versicherer ist unter keinen Umständen verpflichtet, dem Versicherten die Kosten einer „Nothversicherung“ (s. Abschn. A, 5.) zu vergüten. 7.

Vgl. Abschn. XII. — Abschn. XIII. — Die übrigen Abschnitte über See-Assecuranz.

L. Einige beim Assecuranz-Vertrag vorkommende Nebenpersonen. Correspondenten der Assecuradeure.

1) Die Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure sind als solche nur zur Berichterstattung an dieselben, und zur Aufsichtsführung, daß deren Interesse nicht gefährdet und Alles gesetzlich vorgenommen werde, beauftragt. Sie sind nicht allgemein als deren Bevollmächtigte bei Regulirung von Havarieen anzusehen. Als solche könnten sie nur dann gelten, wenn die Assecuradeure doloser oder culposer Weise bei dem Versicherten die Meinung hervorgerufen hätten, ihr Correspondent sei von ihnen autorisirt, das in Rede stehende Geschäft in ihrem Namen vorzunehmen. Uebrigens ist der Versicherte verpflichtet, über die Stellung der Assecuradeure zu ihren Correspondenten Erkundigungen einzuziehen. Wenn der Assecuradeur seinem Correspondenten die nöthigen Instructionen nicht ertheilt, würde er doch immer nur solche Handlungen derselben, welche sie, innerhalb der Grenzen des ihnen anvertrauten Geschäftskreises, nach eignem besten Ermessen vornahmen, anzuerkennen haben. 107.

2) Nach dem zweiten alinea des §. 13 des Allgemeinen Plans, in der Fassung von 1817 und 1853, sind Diejenigen, welche die Assecuranz abschließen und den Auftrag zum Abschluß vermitteln, dem Versicherten nur hinsichtlich der beim Abschluß der Versicherung zu machenden Anzeigen gleichgestellt. Anderweitige Handlungen derselben, welche den Assecuranzcontract betreffen, präjudiciren dem Versicherten nicht. 118.

Vgl. XIII, 8. — XVII, B, 7. 8. 9. 15. — XVII, H, 5. — XVII, K, 4.

M. Prämie der Versicherung.

1) Wenn bei einer Zeit-Versicherung stipulirt ist, daß für die Zeit, während welcher sich das Schiff im Winterlager befinde, bis daß es auf dem Zoll ausclarirt worden, die Prämie resp. dem Assecuradeur nicht zu bezahlen oder von ihm wieder zurück zu geben sei, — so cessirt die Prämienzahlung bis zur Expedirung auf dem Zoll auch in dem Fall, wenn dieselbe erst geraume Zeit nach Beendigung des Winters vorgenommen wird. 29.

Vgl. XVII, A, 5. — XVII, N, 5.

N. Einige die Assecuranz betreffende Rechtsfragen, welche auf ein anderes Verhältniß, als dasjenige des Versicherten zum Versicherer, Bezug haben.

1) Der Grundsatz: „Hand muß Hand wahren", nach Art. 7. Stat. P. II. Tit. 2., findet auch auf eine Cession und Verpfändung von Assecuranz-Forderungen und Versicherungs-Policen Anwendung. 18.

2) Diejenigen Gläubiger eines Rheders, welche mit ihren Forderungen auf dessen fortune de mer, namentlich Schiff und Fracht, beschränkt sind, können wenn dieselben verloren gehen, nicht beanspruchen, daß sie aus den dafür eingehenden Versicherungsgeldern bezahlt werden. 22.

3) Wenn Jemand für Rechnung eines Dritten einem Andern den Auftrag ertheilte eine Versicherung abzuschließen, bedarf Ersterer zu einer auf diesen Auftrag gegründeten Klage gegen den Letzteren nicht einer besonderen Ermächtigung abseiten des Dritten, und ist auch nicht genöthigt, im Namen desselben die Klage anzustellen. 34.

4) Wenn derjenige, welcher einen Auftrag zur Abschließung einer Versicherung erhalten und angenommen hat, denselben nicht ausführt und aus dem Grunde für den eingetretenen Schaden selbst einstehen muß, kann er sich nicht eine Commission für Einziehung der Schadens-Vergütung berechnen. 34.

5) Wenn der Capitain einen Vorschuß auf seine Fracht erhält, und dieser Vorschuß versichert wird, treffen ihn die Kosten dieser Versicherung nicht, wofern dies nicht ausdrücklich festgesetzt wurde. 109.

Vgl. V, 3.

O. Prozessualische Fragen.

1) In der Regel genügt das Connossement zum Beweis der stattgehabten Verladung der versicherten Waaren. Doch können besondere Umstände demselben alle Beweiskraft benehmen. 85.

2) Wenn die von dem Versicherer zu beweisenden Umstände für den Assecuradeur völlig fremde Thatsachen sind, kann er deren Beweis nicht durch Eidesdelation an denselben antreten. 110.

Vgl. Abschn. XIX.

XVIII. Einige factische Verhältnisse und Begriffe.

1) Maaßangabe bei Verladung von Holz in Blöcken. 9.

2) Reduction des französischen Fußmaaßes auf das englische. 9.

3) Das Gewicht in Buenos Ayres ist dem spanischen gleich. 25.

4) Ueber den Begriff der Leccage. 124.

5) Welche Ausgaben zu den Hafenkosten zu rechnen seien. 121.

6) Verhältniß der tonnage nach old und new measurement bei englischen Schiffen. 27.

Vgl. X, E, 3. — X, M, 3.

XIX. Prozeßrecht.

1) Werden zu der Aburtheilung nautischer Sachen Schifferalten (oder sonst Seefahrtskundige) in Gemäßheit des Art. 3. der Handelsgerichtsordnung zugezogen, so sind dieselben nicht als außerhalb des Gerichts befindliche Sachverständige, sondern als Mitglieder des fungirenden Justiz-Collegiums anzusehen. Ihnen kann mithin eben so wenig aufgelegt werden, ihre bei der handelsgerichtlichen Berathung abgegebene Meinung nachträglich in der Form eines schriftlichen Gutachtens zu den Acten zu bringen, wie sonst Mitglieder eines Justiz-Collegiums genöthigt werden können, ihre im Innern desselben abgegebenen Vota kund zu machen. 97.

2) Das Handelsgericht ist nicht für alle Klagen, deren Object ein Schiff ist, competent, sondern nur für solche Klagen, welche contractliche Verbindlichkeiten, die mit Beziehung auf Schiffe eingegangen sind, betreffen. 18.

3) Ueber die Befugniß, das in einem Prozesse beigebrachte Beilageheft zu einer Dispache vorläufig nur auf der handelsgerichtlichen Kanzlei zur Inspection des Gegners zu deponiren, ohne ihm davon Abschrift zu ertheilen. Ein Convolut Rechnungen und Papiere, zum Beleg von Ausgaben, welche für ein Schiff

gemacht wurden, ist in dieser Hinsicht dem Beilageheft zu einer Dispache gleich zu achten. 5.

4) Wenn das Connossement über seewärts versandte Waaren die Angabe enthält, daß sie in beschädigtem Zustande abgeladen wurden, ist zu präsumiren, daß eine am Bestimmungsort wahrgenommene Seewasser-Beschädigung derselben von ihrer Beschaffenheit am Abladeort unmittelbar oder mittelbar herrühre. 95.

5) Eine Verklarung hat in Bezug auf ein zur Zeit ihrer Belegung schon im Rechtsstreit befindliches Verhältniß nur eine geringe Glaubwürdigkeit. 70.

6) Arrestirung eines Schiffs „fremd gegen fremd", unter Verweisung der Verhandlung über die dem Arrest zu Grunde liegende Forderung an das dafür competente auswärtige Gericht. 122.

Vgl. I, 4. 5. — II, 3. — III, 1. — IV, 7. 8. 9. — V, 6. — VI, 4. — VIII, 2. — X Abschn. N. — XIV, 6. — XVII, N, 3. — XVII. Abschn. O.

Erkenntnisse.

Jahrgang 1851.

1.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, nom. Schiffer C. A. Rabe, Schiff Africa, Kläger, gegen J. M. Precht, Schiffsmakler, als Caventen für das englische Dampfschiff Transit, Beklagten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 2. Januar 1851.

Da der Transit wie die Africa auf Hamburg destinirt waren, als sie an einander geriethen, somit über die Competenz-Frage im vorliegenden Fall ein Zweifel überall nicht obwalten kann,

da die Behauptung, daß an Seiten der Africa „mit Fleiß oder vorsätzlich“ wie es im Art. 2. Tit. VIII der Assecuranz- und Haverey-Ordnung heißt, der Unfall herbeigeführt sei, nicht aufgestellt wird,

da die Rechnung, sowie solche klägerischerseits aufgemacht, vom Beklagten nicht bestritten wird,

es auch seine Richtigkeit hat, daß der Abzug des 1/3, für den Unterschied von alt und neu, auch in Fällen der vorliegenden Art völlig Platz greift,

daß Beklagter die libellirten Crt. ℔ 913. 5 ß zu bezahlen habe.

2.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, nom. Schiffer Christ. Heyden, Schiff Paul & Marie, Kläger, gegen F. Bauck & Co., Beklagte.

Aus dem Erkenntnisse der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 9. Januar 1851:

Da Capt. Heyden nicht, ohne sich dem Empfänger verantwortlich zu machen, die verladenen Matten im Connossemente ohne Weiteres als Cargo-mats bezeichnen durfte, wenn darunter durchgeschnittene Matten befindlich waren, und er solches bei der Verladung erkennen konnte,

nun aber, daß Letzteres hinsichtlich der fraglichen 150 Stück der Fall, welche vom Empfänger als halbe Matten in dorso des Connossements abgeschrieben wurden, angenommen werden darf, indem klägerischerseits nicht etwa behauptet wird, daß die Matten zur Zeit der Entlöschung in einem anderen — ihre Beschaffenheit leichter erkennbar machenden — Zustande waren, als zur Zeit der Verladung. . . . . .

3.

Dr. D. Hertz mand. nom. der verwitweten Voigt Therese geb. Herpolt in Magdeburg, Kläger, gegen R. M. Sloman, als Eigner des Dampfboots Vorwärts, Beklagten.

Der Kahn des Schiffers Voigt wurde von dem Schiff Prebislaw übergesegelt, während dasselbe von dem Dampfschiff Vorwärts bugsirt ward. Der Rheder des Vorwärts wurde nun auf den Ersatz des untergegangenen Kahns belangt, weil das bugsirende Dampfschiff den Cours des im Schlepptau befindlichen Schiffes leite, mithin auch für den Schaden, welcher durch Collision desselben entstehe, aufkommen müsse.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 11. Januar 1851:

Da die hiesigen Gesetze über den Schadensersatz in An-

seglungsfällen gar nicht auf den Grundsätzen von Schuld oder Nachlässigkeit beruhen,

sondern — abgesehen von einer hier nicht behaupteten absichtlichen Ansegelung — lediglich vorschreiben, daß der Schaden über die beiden de facto zusammengestoßenen Schiffe und deren Ladung vertheilt werden solle,

m. n. Kläger aber selbst bescheinigt hat, daß der Kahn des Schiffers Voigt von dem Schiffe Prebislaw und nicht von dem bugsirenden beklagtischen Dampfschiff übergesegelt worden,

daß die Einrede des unrechten Beklagten für begründet zu erklären, und der mand. nom. Kläger mit der erhobenen Klage abzuweisen.

Dies Erkenntniß wurde vom Obergerichte auf Appellation des Klägers am 14. Februar 1851 bestätigt.

4.

J. Pollmann, Kläger, gegen Capt. A. Blackwood, Dampfschiff Martello, Beklagten.

Capitain Blackwood hatte durch seinen Makler Gibson, laut einem Verladungszettel, die Beförderung einer dem Kläger gehörenden Partie Früchte nach Leith übernommen, weigerte sich aber, dieselben einzunehmen, als sie an sein Schiff gebracht wurden. Durch Vermittelung Gibson's wurden sie noch am Abend desselben Tages, an welchem der Beklagte abging, mit einem Dampfschiff nach Hull verladen. Der Kläger behauptet nun, dies sei für Gefahr und Rechnung des Beklagten geschehen, und fordert von ihm einen Schadensersatz von Crt. ℋ 527. 11 β.

Dagegen bemerkt der Capitain: das Verladungsgeschäft sei nicht fest zu Stande gekommen, weil der Verladungszettel die Clausel „ohne Verbindlichkeit“ gehabt habe, die Waare sei ferner zu spät an sein Schiff geliefert, nämlich eine Stunde vor dessen Abgang, auch habe der Kläger seinen Schadensanspruch durch die eigenmächtige Versendung der Waare nach Hull verloren.

Es erkannte die zweite Kammer des Handelsgerichts am 18. Januar 1851:

Da der Kläger die Versendung der Waaren, selbst mit Gefahr Verlust dadurch zu erleiden, dem — wenn die Klage sonst begründet sein sollte — ihm zustehenden Rechte, die Früchte zur Disposition des Beklagten liegen oder dieselben, für Rechnung wen es angeht, öffentlich hieselbst verkaufen zu lassen und dann seinen Schaden geltend zu machen, freiwillig, und ohne sich gegen den Beklagten etwas vorzubehalten, vorgezogen hat,

er also auch den Beklagten für die Folgen dieses seines freiwilligen Entschlusses nicht verantwortlich machen kann,

daß Kläger mit der erhobenen Klage abzuweisen.

Auf Imploration des Klägers wurde dies Erkenntniß von der ersten Kammer am 20. Febr. 1851 in restitutorio bestätigt:

Da die Sache durch die abseiten des Maklers Gibson erfolgte Veranstaltung, daß die fragliche Waare per Dampfboot nach Hull abging, als abgemacht angesehen werden muß, indem vom Kläger weder in erster Instanz noch in seinem schriftlich vorliegenden Restitutionsantrage behauptet wurde, daß er sich damals weitere Ansprüche an den Beklagten vorbehielt.

5.

C. F. Badenhof, Kläger, gegen von Leesen & Comp., Beklagte.

Gegen die vom Kläger, welchem das Schiff Margaretha Maria zur Hälfte gehörte, auf Rechnungsablage, über von den Beklagten eincassirte Assecuranzgelder für Casco und Fracht dieses Schiffs, gerichtete Klage bringen die Letzteren ein Convolut Rechnungen und Papiere, zum Beleg von gemachten Auslagen für das in Rede stehende Schiff, bei, und wollen dasselbe auf der Handelsgerichtlichen Canzlei deponiren; wogegen der Kläger einen interimistischen Antrag auf Ertheilung von Abschriften dieser Papiere stellte.

Dieser Antrag wurde durch das Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 22. Januar 1851 zur Zeit abgewiesen:

Da dem Gerichtsgebrauch nach, namentlich in Assecuranz- und Havarie-Sachen, das Beilageheft zu einer Dispache, welchem

die jetzt beizubringende Anlage sub. Lit. E im Wesentlichen völlig gleich zu achten ist, vorläufig auf der Handelsgerichtlichen Canzlei zur Inspection des Gegners deponirt wird, bis es sich ergiebt, daß derselbe rechtlichen Grund und Interesse habe, die Abschrift des Ganzen oder einzelner darin enthaltener Rechnungen u. s. w. zu verlangen,

da bis jetzt ein solcher rechtlicher Grund oder Interesse hinsichtlich des Ganzen noch nicht vorliegt, der Kläger aber einzelne Stücke, deren Abschrift er verlange, nicht namhaft gemacht hat.

Vgl. über den ferneren Verlauf dieser Sache. Nr. 18.

6.

R. M. Sloman jun., Schiffsmakler, nom. Capt. J. C. Bey, Schiff Anton, Kläger, Impetrant, gegen F. G. Voigt, Schiffsmakler m. n. und als selbstschuldigen Bürgen des Capt. Borrack rectius M. Bourrack, Schiff Neptun, Beklagten, Impetraten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 19. Februar 1851:

daß Kläger, da es im vorliegenden Fall auf die Beurtheilung von stattgehabten Reparaturkosten, nicht auf die Werthschätzung der reparirten Sache ankommt, anstatt des Schiffsbesichtigers Hooge einen andern zulässigen Sachverständigen, und zwar einen Schiffsbaumeister oder Schiffszimmermeister, namhaft zu machen habe.

7.

P. H. W. Großmann, Kläger, gegen J. M. Böhrt u. Sohn, in Vollmacht der neuen 6ten Assecuranz Compagnie, Beklagte.

Der Kläger versicherte am 25. April 1850 bei den Beklagten Waaren von Whampoa nach Hamburg per Schiff

Bürgermeister Jensen mit der Clausel, daß die Versicherung auch dann valediren solle, wenn die Verladung nicht allein mit dem Bürgermeister Jensen, sondern auch mit einem anderen Schiffe stattfinde. Ein Theil der Waaren wurde mit dem Schiffe Harmonien abgeladen, was der Kläger auf seiner Police in einer Anzeige vom 18. December 1850 bemerkte, deren Unterzeichnung aber von den Beklagten verweigert wurde, weil die Waaren zu spät abgeladen seien. Dieselben hätten, wie sie behaupteten, wenn nicht mit dem Bürgermeister Jensen, doch mit dem nächsten nach Hamburg abgehenden Schiffe verladen werden müssen; da dies nicht geschehen sei, wäre die Versicherung derselben annullirt. Der Kläger versicherte darauf diese Waaren zu einer Prämie von 4 pCt. bei Laeisz, für den Fall, daß die Gerichte die erste Versicherung für erloschen erklären würden; wenn dagegen diese erste Versicherung in Kraft bleibe, also die Nothversicherung bei Laeisz wegfalle, solle derselbe die Hälfte der stipulirten Prämie, mithin 2 pCt., einbehalten dürfen. Demnächst citirte er die Beklagten: zur Unterzeichnung jener Anzeige vom 18. December 1850, zur unterschriftlichen Genehmigung, daß der von ihnen gezeichnete Risico für die an Stelle des Bürgermeister Jensen mit dem Schiffe Harmonien verladenen Waaren valedire, und zur Bezahlung von 2 pCt. Prämie jener von Laeisz übernommenen Versicherung.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 20. Febr. 1851:

Da die in der Police enthaltene Anzeige:

> „Laut Brief aus Canton vom 25. Febr. wird das Schiff diese Waaren ganz oder theilweise einnehmen; da indeß das Connossement noch nicht eingegangen ist, so praejudicirt es nicht, falls die Verladung nicht allein mit dem Bürgermeister Jensen, sondern auch mit einem anderen Schiffe stattfindet, worauf diese Versicherung alsdann gleichfalls valedirt“

von einer Zeitfrist, innerhalb welcher die Verladung, soweit sie nicht per Bürgermeister Jensen erfolge, zu geschehen habe, nichts enthält,

auch der beklagtischen Ansicht, daß selbstverständlich solche

weitere Verladung jedenfalls mit der ersten Schiffsgelegenheit geschehen mußte, welche sich nach Beladung des Bürgermeister Jensen darbot, nicht beizutreten ist,

andererseits aber doch die Beklagten berechtigt erscheinen, ehe sie die auf der Police vorliegende Anzeige vom 18. December v. J., dem klägerischen Antrage gemäß, pure unterzeichnen, vorgängig über den allerdings primâ facie auffallenden Umstand, daß die weitere Verladung sich anscheinend so lange verzögerte, vom Kläger die ihm zu Gebote stehende Aufklärung zu verlangen, indem ja möglicher Weise sich hieraus ergeben könnte, daß die obige bei Abschluß der Versicherung gemachte Anzeige nicht den im §. 15. des Allgemeinen Plans enthaltenen Bestimmungen entsprach,

daß Kläger vorgängig die die Verladung betreffende Correspondenz, einschließlich des in der Police erwähnten Schreibens vom 25. Febr., beizubringen habe.

Uebrigens wird Kläger mit seinem aller rechtlichen Begründung ermangelndem Anspruche auf Ersatz der Prämie von 2 pCt., welche ihm, nach Maaßgabe der subsidiär geschlossenen Versicherung, für den Fall seines Obsiegs im gegenwärtigen Rechtsstreite zur Last kommt, hiemit abgewiesen.

Die zweite Kammer bestätigte dies Erkenntniß in restitutorio, auf Imploration des Klägers, am 15. März 1851:

Da durch die sog. Nothversicherung bei F. Laeisz nicht eine Gefahr gedeckt worden, welche die Parteien während des schwebenden Prozesses sonst hätten laufen müssen, einerlei wer von ihnen in dem Processe obsiegen oder unterliegen wird: wie wenn z. B. eine von dem Committenten aufgeschossene und für Rechnung wen es angeht gelagerte Waare einstweilen gegen Feuersgefahr versichert wird,

sondern eine Gefahr, welche der Kläger allein läuft, und zwar nur in dem Falle, wenn er den Proceß verlieren würde,

da der Abschluß einer solchen Versicherung sich zwar factisch durch Rücksichten der kaufmännischen Vorsicht vollkommen rechtfertigt, aber rechtlich nicht als nothwendige Folge derjenigen Weigerung der Beklagten, die diesen Proceß herbeigeführt hat, erscheint,

da die Kosten derselben auch um so weniger schon jetzt den Beklagten zur Last gebracht werden können, als die ganze Nothversicherung nur dann in Kraft treten und von Nutzen sein wird, wenn die Beklagten den Proceß gewinnen sollten, also gerade dann, wenn ihre Weigerung sich als gerechtfertigt darstellen würde,

so daß das Resultat des hier in Betracht kommenden klägerischen Anspruches entweder das sein würde, daß die Beklagten dafür, daß sie sich mit Recht geweigert hätten, ihre Verbindlichkeit als Versicherer der mit dem Schiffe Harmonien verladenen Güter anzuerkennen, dem Kläger die Kosten einer, unter dieser Voraussetzung zu seiner Sicherheit geschlossenen, anderweitigen Versicherung erstatten müßten, oder auch das, daß sie ihm Kosten erstatten müßten, die, weil die Weigerung der Beklagten, ihre Verbindlichkeit als Versicherer der fraglichen Güter anzuerkennen, unberechtigt gewesen, sich schließlich als ohne Noth aufgewandt zeigen.

8.

Johs Schuback & Söhne, Kläger, gegen Capitain Richard Newman, auf seinem im Hafen befindlichen, nunmehr von ihm geführten Schiffe Empress, Beklagten.

Capt. Newman hatte als Führer des englischen Schiffes President, welches demselben Rheder gehörte, wie das nunmehr von ihm geführte Schiff Empress, in Hamburg mit den Klägern eine Charteparite für eine Reise von da nach Lissabon und Buenos Ayres abgeschlossen. Letztere erhoben aus dieser Charteparite eine Klage auf 200 £, als verwirkte Conventionalstrafe. Der Beklagte schützt die Einrede der Incompetenz vor und verweigert Einlassung auf die Klage.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 3. März 1851:

Da die der Klage zu Grunde liegende Charteparite hieselbst abgeschlossen wurde, und hieselbst ihre Ausführung zu beginnen hatte, Beklagter auch jetzt sich an hiesigem Platze

betreffen läßt, sonach das forum contractus hier allerdings als begründet erscheint,

daß Beklagter sofort hauptsächlich zu handeln schuldig.

9.

Capt. P. J. Romens, Schiff Emilie, modo Dr. C. L. Heise mand. nom. desselben, Kläger, gegen J. F. Köpcke & Co., Beklagte.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 8. März 1851.

Da die von den Beklagten ihrer am 15. Sept. 1849 zur Acte gebrachten Frachtrechnung zu Grunde gelegte Reduction von 37 französischen auf 42 englische Quadratfuß nur da wo es auf *ein* reines Flächenmaaß ohne alle Berücksichtigung irgend einer Dicke dieser Flächen ankommt, angewandt werden kann; wie sie denn auch in Kruse's Comptoirist, 5. Ausgabe Bd. 1. S. 433, nur für die Vergleichung des reinen französischen und englischen Quadratmaaßes als Regel aufgestellt wird;

da nun aber, wenn, wie es bei Holz in Blöcken häufig geschieht, und auch im vorliegenden Falle geschehen ist, im Connossement das Maaß nach Quadratfußen angegeben wird, dabei eine normale Dicke des Holzes von 1 Zoll als selbstverständlich supponirt wird;

da folglich in diesem Falle die Reduction des französischen Maaßes auf englisches Maaß nicht nach dem Verhältniß der reinen Fläche oder des Quadrats, sondern des Kubus vorzunehmen ist; für welche Reduction in dem gedachten Werke l. c. das Verhältniß von 103 : 125 angegeben wird, nach welchem der m. n. Kläger jetzt event. auch gerechnet hat,

da sonach die Weigerung der Beklagten mehr als Bco. ℳ 1288. 12 β — das Resultat ihrer oben erwähnten Berechnung — an Fracht zahlen zu wollen, unbegründet gewesen ist; sie vielmehr, zwar nicht die eingeklagte Summe, aber doch, nach der jetzt von dem m. n. Kläger aufgestellten Berechnung, Bco. ℳ 1377. 14. hätten zahlen müssen,

daß die Beklagten dem m. n. Kläger p. saldo der Fracht die Summe von Bco.ℳ 89. 2 ß zu bezahlen schuldig sind.

10.

Dr. Antoine Feill, mand. nom. Capt. J. J. Fyn, Schiff Ida Wubbina, Kläger, gegen Lutteroth & Co., Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 10. März 1851:

Da Beklagte die Ansicht geltend machen, daß Capt. Fyn die dadurch, daß er, nachdem er von der bestehenden Blockade der Elbe officiell unterrichtet war, in die Ems einlief und sodann bis zur beendeten Blockade zu Delfzyl mit seinem Schiffe verblieb, herbeigeführten Kosten, einschließlich des Kost- und Monatsgeldes, deshalb nicht als Havarie grosse zu reclamiren berechtigt sei, weil — wie Beklagte behaupten — nach Inhalt des königlich dänischen Blockade-Reglements vom 1. Mai 1848 sein neutrales Schiff, so lange es noch nicht von einem dänischen Kriegsschiffe zurückgewiesen war, ohne alle Gefahr aufgebracht zu werden, seinen Cours nach der Elbe hätte fortsetzen können,

da jedoch solcher beklagtischen Ansicht, selbst unter vorausgesetzter Richtigkeit dieser letzteren ihr zu Grunde liegenden Behauptung, nur beizutreten wäre, wenn — wie aber keineswegs der Fall — erachtet werden könnte, daß Capt. Fyn zu einem Versuche, trotz der effectiv bestehenden Blockade, in die Elbe einzusegeln verpflichtet gewesen,

indem ja eine Fortsetzung der Reise bis zur Blockade-Station, um allda die Zurückweisung zu gewärtigen, lediglich den Zweck hätte haben können, das effective Bestehen der Blockade, — das ja aber gar nicht in Frage steht, — zu constatiren,

Capt. Fyn also jedenfalls im Interesse von Schiff und Ladung handelte, indem er, mit Unterlassung einer Maaßregel, die nur unter Umständen zu seiner eigenen Rechtfertigung nöthig sein konnte, ohne Weiteres in einen Nothhafen einlief, um nicht durch Verbleiben auf offenem Meere bis zur beendeten Blockade

oder Zurückgehen nach dem Abgangshafen Schiff und Ladung unberechenbaren Gefahren und Schäden blosszustellen,

da überdies aber auch die obige beklagtische Behauptung, daß die Reise ohne Gefahr hätte fortgesetzt werden können, nicht einmal richtig ist, vielmehr zufolge §§. 7. 11. und 12. des königlich dänischen Blockade-Reglements vom 1. Mai 1848

S. dasselbe: Kongelige Forordninger ꝛc. (herausgegeben von Dr. Kolderup-Rosenvinge) Theil XXV. Heft 1.

das klägerische Schiff, unerachtet es ein neutrales war, allerdings in Gefahr stand genommen zu werden, wenn nicht der an Bord befindliche Schwefel freiwillig ausgeliefert würde,

daß Beklagte die libellirten Bco. ℳ 109. 11 β zu bezahlen schuldig.

Dies Erkenntniß wurde von der zweiten Kammer auf Imploration der Beklagten am 16. April 1851 bestätigt:

da die erste Kammer des Handelsgerichts in Sachen Knöhr & Burchard gegen Tesdorpf & Sohn den Grundsatz aufgestellt hat, daß, wenn der Bestimmungshafen blockirt, und der Schiffer, um das Ende der Blockade oder andere Instructionen abzuwarten, in einen neutralen Hafen eingelaufen ist, dies ihn auch dann, wenn sein Schiff gleichfalls ein neutrales ist, und neutrale Schiffe, die auf dem Wege nach dem Blockadehafen betroffen werden, nach dem Blockade-Reglement nicht mit Aufbringung sondern nur mit Zurückweisung bedroht sind, dennoch berechtige, die Kosten des Einlaufens in den neutralen Hafen und des Aufenthaltes daselbst in Havarie grosse zu bringen: welchem Grundsatz das Obergericht in contra-restitutorio in der oben genannten Sache beigetreten ist,

da jetzt bei dieser Ansicht nicht nur im Allgemeinen zu beharren sein wird, — um in Fällen, wo eine unbestreitbar richtige Rechtsansicht nach der jetzigen Legislation doch kaum nachweisbar sein dürfte, wenigstens auf Uebereinstimmung und Consequenz in der praktischen Rechtspflege hinzuwirken — sondern dieselbe der vorliegenden Sache um so mehr zu Grunde gelegt werden kann, als die Parteien von Anfang an über diese Streitfrage fast ganz hinweggegangen sind, wie die Verhandlung zum Erkenntniß vom 13. October 1849 nachweist,

da also allein der Punkt noch als streitig zu betrachten ist, ob der Capt. Fyn, um die fraglichen Kosten in Havarie grosse bringen zu können, vor dem Einlaufen in Delfzyl es hätte versuchen müssen, ob er in die Elbe werde einlaufen können oder ob er von dem Blockadegeschwader werde abgewiesen werden,

da nun aber, — wenn auch unter anderen Umständen die Sache zweifelhaft sein sollte — aus der Verklarung hervorgeht, daß der Capt. Fyn schon im Kanal nicht nur überhaupt Anzeige von der eingetretenen Blockade der Elbe, sondern auch eine officielle Warnung des Preußischen Consuls erhielt, wonach sogar alle Schiffe mit deutschen Ladungen der Gefahr aufgebracht zu werden ausgesetzt sein sollten,

da der letzte Theil dieser Mittheilung ihn um so bedenklicher machen mußte, den Cours nach der Elbe fortzusetzen, und, wenn gleich diese Mittheilung dem wahren Sachverhalt nicht gemäß war, dem Capt. Fyn doch daraus kein Vorwurf gemacht werden kann, daß er einer solchen officiellen Mittheilung Glauben schenkte,

da außerdem Capt. Fyn, wegen des an Bord habenden Schwefels, bei dem etwaigen Begegnen dänischer Kriegsschiffe allerdings Gefahr lief, wie in dem Erkenntnisse a quo bereits bemerkt ist, und wobei er es auf die von den Beklagten Imploraten jetzt herausgehobene Unterscheidung zwischen rohem und raffinirtem Schwefel um so weniger hätte ankommen lassen dürfen, als eine solche Unterscheidung im königlich dänischen Blockade-Reglement nicht vorkommt.

11.

Rob. M. Sloman jun., Schiffsmakler, nom. Capt. Edmonds, Schiff Elisabeth, Kläger, gegen D. F. Wolters, Beklagten.

Das im Jahre 1849 während des dänischen Krieges nach Hamburg bestimmte Schiff Elisabeth lief am 8. April an der englischen Küste in Yarmouth ein, um sich danach zu erkundigen, ob die Elbe blockirt sei. Es wurde dort von dem

Bestehen der Blockade in Kenntniß gesetzt und erhielt die Ordre, bis nach deren Aufhebung daselbst liegen zu bleiben. Am 18. Juli, als die Nachricht eintraf, es solle die Blockade aufgehoben werden, ging das Schiff von Yarmouth wieder ab. Dieselbe dauerte indessen noch fort, und lief das Schiff am 25. Juli in den holländischen Hafen Delfzyl ein. Am 9. August ging es nach Hamburg, woselbst es die Kosten des Einlaufens in Yarmouth und des dortigen Aufenthalts, sowie die zu Delfzyl erwachsenen Kosten als Havarie grosse geltend machte, und von den Ladungs-Empfängern die betreffenden Beiträge zu denselben forderte.

Durch das Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 10. März 1851 wurde die Berechnung dieser Kosten als Havarie grosse für gerechtfertigt erklärt. Dies Erkenntniß lautet:

da nicht allein — aus den im handelsgerichtlichen Erkenntniß vom 1. Juli v. J. in Sachen Knöhr & Burchard gegen Tesdorpf & Sohn entwickelten Gründen, — die durch das Anlaufen von Yarmouth behufs näherer Erkundigung, sowie die nach der geschehenen Zurückweisung von der Elbe zu Delfzyl erwachsenen Kosten, sondern auch — aus den dem heutigen Erkenntniß in Sachen Dr. Ant. Feill gegen Lutteroth & Co. voranstehenden Gründen, welche hier auch in sofern zutreffen, als das klägerische Schiff Salpeter und Blei mit an Bord hatte — die durch den längeren Aufenthalt zu Yarmouth entstandenen Kosten mit Recht als Havarie grosse reclamirt werden,

daß Beklagter die libellirten Bco. ℋ 266. 3 ß zu bezahlen habe.

In dem Erkenntnisse in Sachen Dr. Ant. Feill m. n. gegen Lutteroth & Co. (s. den vorhergehenden Rechtsfall) ist darauf hingewiesen, daß nach dem dänischen Blockade-Reglement ebenfalls neutrale Schiffe, welche Kriegscontrebande an Bord führten, wozu auch Schwefel, Salpeter und Blei gehörten, in Gefahr ständen genommen zu werden. Deshalb war das Liegenbleiben in Yarmouth als ein Act anzusehen, welcher zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung erfolgte, um einer Beiden drohenden Gefahr zu entgehen.

12.

H. C. **Corens**, als Agent von A. **Croce** in Genua, als Befrachter des Schiffes **Willem**, Kläger, gegen J. H. **Dirks**, Schiffsmakler, mand. nom. Capt. H. **Kleve**, führend das Schiff **Willem**, Beklagten.

Der Kläger stellt gegen den Schiffsmakler Dirks, als Mandatar des Capt. Kleve, Schiff Willem, eine Klage an, indem er behauptet und sich erbietet nachzuweisen, daß Dirks der Makler dieses Capitains gewesen sei, als sich derselbe mit seinem Schiff im Hamburger Hafen befunden hatte.

Das vom Obergericht, auf Appellation des Klägers, am 12. Mai 1851 bestätigte Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 13. März 1851, wies denselben angebrachtermaaßen ab:

> da Dirks als Bevollmächtigter des Capt. Kleve auf die den Letzteren betreffende Klage einzugehen nicht gezwungen werden kann.

13.

A. & G. **Eulert**, Kläger, Impetranten, gegen Capt. J. H. **Savert**, Dampfschiff **Willem I.**, modo H. W. **Pott**, Schiffsmakler, nom. desselben, Beklagten, Impetraten.

Von einer Partie Caffee, welche mit dem beklagtischen Schiff an die Kläger gelangte, waren 35 Säcke durch Oel beschädigt, und wurde der beklagtische Capitain auf Ersatz dieses Schadens belangt. Derselbe opponirte die Einrede der von den Klägern zu eigen gemachten Sache, weil diese Partie Caffee öffentlich verkauft wäre, ohne daß ihm davon zuvor Anzeige gemacht sei. Die Kläger entgegneten, es sei bei Realisirung der Waaren durchaus ordnungsmäßig verfahren, auch habe der Capitain es sich selbst zuzuschreiben, daß ihm von dem Verkauf keine Anzeige gemacht sei, denn er habe zu spät, nämlich nach dem Verauf seine Verklarung belegt, und erst aus dieser hätten Kläger,

welche bisher einen einfachen Assecuranzfall vermutheten, ersehen, daß der Capitain für den Schaden aufzukommen habe.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 13. März 1851:

da die in Rede stehende Oelbeschädigung ordnungsmäßig bei Quittirung des Connossements erwähnt ist,

den Beklagten aber die belegte Verklarung nicht exculpirt, vielmehr nach Inhalt der Verklarung die Beschädigung dem Umstande beizumessen ist, daß Beklagter die mit verladen gewesenen 45 Fäßer Oel in leckendem Zustande an Bord genommen hatte,

da ferner die darauf, daß die Kläger die 35 Säcke Caffee, ohne dem Beklagten zuvor hiervon Anzeige zu machen, öffentlich verkauften, basirte Einrede der zu eigen gemachten Sache als begründet um so weniger erscheint, als der Verkauf zufolge der unbestrittenen Anlage 5 bereits am 26. October Statt hatte, die Verklarung aber erst am 30sten desselben Monats belegt wurde,

da jedoch die Kläger nach Maaßgabe §. 15. der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 nur Ersatz nach Factura-Werth, wie in Anlage 11 beanspruchen können, ꝛc.

daß Beklagter Impetrat Bco.✗ 312. 4 ß ꝛc. zu bezahlen schuldig.

14.

H. H. Wübbe, Schiffsmakler, nom. Schiffer A. Rozema, Schiff Annechiena Johanna, Kläger, gegen Hamilton Koch & Co., Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 17. März 1851:

daß der Schiffer Rozema einen Eid dahin abzuleisten habe: daß, seiner Ueberzeugung nach, der Bruch der fraglichen 6 Retorten nicht durch mangelhafte Stauung und namentlich nicht dadurch herbeigeführt wurde, daß die gedachten Retorten so lagen, daß über dieselben schwere Güter weggerollt werden mußten.

Dies Erkenntniß wurde von der zweiten Kammer in restitutorio auf Imploration des Klägers am 23. April 1851 bestätigt:

da auch der zweite Theil des im Erkenntnisse a quo normirten Eides dem Kläger nicht zur Beschwerde gereichen kann, indem es allerdings eine mangelhafte Stauung der Röhren gewesen sein würde, wenn sie so gestauet worden, daß bei dem Einladen oder bei der Löschung es **nicht zu vermeiden** gewesen, schwere Güter darüber hinwegzurollen, und also Capt. Rozema, falls er seine Ueberzeugung, daß die Stauung **nicht** der Art gewesen, nicht sollte beeidigen können, dem Beklagten Imploraten verantwortlich seyn würde.

15.

R. M. **Sloman** jun., Schiffsmakler, nom. Capt. **Russel**, Schiff **Christina Murray**, Kläger, gegen **Scherr Wilson & Co.**, Beklagte.

Gegen die eingeklagte Fracht erhoben die Beklagten einen Gegenanspruch, weil ihnen 20 Stück Häute zu wenig geliefert seien.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erklärte im Erkenntniß vom 14. April 1851 diese Gegenforderung für begründet:

da Capt. Russel für die volle im Connossement verzeichnete Stückzahl verantwortlich ist, und ein etwaiges Versehen in der Zählung bei der Verladung nur gegen den Ablader geltend gemacht werden kann, klägerischerseits aber nicht bestritten wird, daß 20 Stück Häute weniger, als im Connossement aufgeführt, abgeliefert wurden.

16.

Dr. C. L. **Heise**, mand. nom. C. H. **Donner** in Altona, Kläger, gegen G. U. **Moller** in Vollmacht der **neuen fünften Assecuranz-Comp. u. Consorten**, Beklagte.

Die Beklagten hatten auf 4700 Säcke Caffee per Schiff Sophia Elisabeth, Capitain Jorjan, von La Guayra nach Altona, für den Kläger, welcher zugleich Eigenthümer der Ladung und des Schiffes war, eine Summe von Bco. ℳ 160,000. mit der Clausel „frei von 10 pCt. Beschädigung" versichert. Das Schiff gerieth vor der Elbe auf den Grund, und wurde erst mit Hülfe des von Curhaven herbeigekommenen Dampfschiffes Elbe,

und nachdem es den größeren Theil der Ladung geleichtert hatte, wieder flott. Nach einem kurzen Aufenthalt in Curhaven ließ es sich durch jenes Dampfschiff nach Altona bugsiren, wohin auch der gelöschte Theil der Ladung in den Leichterfahrzeugen gebracht wurde. In Altona wurde eine Havarie grosse aufgemacht, und der von derselben auf die Ladung fallende Theil, betragend Bco.✗ 24,165. 4 ß, gegen die beklagtischen Assecuradeure eingeklagt.

Die Beklagten bezahlten einen Betrag von Bco.✗ 18,560., weigerten sich indessen, mehr zu entrichten, indem sie behaupteten, folgende Pöste seien unrichtiger Weise als Havarie grosse dispachirt: Bco.✗ 1954. 3 ß für Untergewicht an der Caffee-Ladung; Bco.✗ 3070. 10 ß für Beschädigung an 508 Säcken, nebst Bco.✗ 64. 9 ß und Bco.✗ 648. 3 ß Tarirungskosten, weil dieser Schadensbetrag nicht durch öffentlichen Verkauf des beschädigten Theiles in Gemäßheit des Allg. Plans, sondern bloß durch Schätzung der Waare in gesundem und schadhaftem Zustand ermittelt sei; Bco.✗ 159. 15 ß und Bco.✗ 83. 12 ß Zinsen der zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung, namentlich für Bergung, Ableichterung und Rettung des Schiffes, verausgabten Summen, indem solche Zinsen nie vor aufgemachter Dispache und angestellter Klage gefordert werden könnten. In der Dispache war übrigens noch angeführt, daß die Assecuradeure sich geweigert hätten, zu diesen Kosten Einschuß zu leisten.

Replicando beantragt der Kläger Verwerfung der beklagtischen Einwendungen, indem er sich unter Anderem auf den Schlußsatz des §. 87. des Allgem. Plans von 1847 beruft, wonach der Assecuradeur zur Bezahlung der Havarie grosse verpflichtet sei, auch wenn er behaupte, daß dieselbe unrichtig aufgemacht wäre.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. April 1851:

Da der §. 87 des Allgem. Plans von 1847 in seinem Schlußsatze für den — ersichtlich hier nur bedachten — Fall, daß nach der Meinung des Versicherers eine General-Dispache in ihrer Berechnung der Havarie grosse den Versicherten Dritten gegenüber benachtheiligte, dem Assecurirten,

gegen Empfang der ihm nach Maaßgabe der Dispache vom Versicherer zu leistenden Zahlung, die Verpflichtung auferlegt, „auf Verlangen des Versicherers für dessen Rechnung und auf Kosten desselben die Reclamation zu betreiben“, also von den Dritten zurückzufordern, was diese auf Grund der, nach des Versicherer's Meinung unrichtigen, Dispache vom Versicherten zu viel erhielten,

da es aber keinem Bedenken unterliegen kann, daß der Versicherer, welcher behauptet, daß die Dispache zum Vortheil des Versicherten unrichtig sei — insofern sie nämlich zu des Versicherten Gunsten Schäden ungehörig in die Havarie grosse aufnahm — mit dieser Behauptung dem Assecurirten gegenüber nicht enthört werden darf,

zumal in einem Falle, wie hier vorliegend, wo zwar eine auswärtige, nämlich eine Altonaer, Dispache in Frage steht, diese aber (vide Anlage C) nach hiesigen Gesetzen und Gebräuchen aufgemacht werden mußte, und daher ihre Richtigkeit oder Unrichtigkeit hieselbst völlig beurtheilt werden kann,

da ferner sich von selbst versteht, daß der Versicherer eine geforderte Havarie grosse nicht zu bezahlen verbindlich ist, sofern und soweit ihm besondere Bedingungen des Versicherungs-Contracts zur Seite stehen,

da nun, was zuvörderst die streitigen Bco.-ℳ 3070. 10 ß betrifft, im § 96 des Allg. Plans von 1847 — in Conformität mit dem hieselbst hinsichtlich Beschädigung an Gütern, welche als Havarie grosse oder als particulaire Havarie geltend gemacht werden soll, bestehendem Gebrauche — ausdrücklich bestimmt ist, daß das Beschädigte förderſamst in öffentlicher Auction verkauft werden solle, der Kläger aber nicht etwa behauptet, hinsichtlich der in der vorliegenden General-Dispache als beschädigt aufgeführten 48,122 ℔ Caffee mit den Beklagten vereinbart zu haben, daß der durch die Beschädigung herbeigeführte Verlust nicht durch öffentlichen Verkauf, sondern durch Taxation zu ermitteln sei,

sonach die wegen Beschädigung dispachirten Bco.-ℳ 3070. 10 ß den Beklagten gegenüber wegfallen müssen und selbstfolglich auch die für die Taxation der beschädigten und der unbeschädigten Waare mit resp. Bco.-ℳ 61. 9 ß und Bco.-ℳ 648. 3 ß berechneten Kosten den Beklagten nicht zur Last kommen können,

da, anlangend sodann die in der Dispache für Untergewicht aufgeführten Bco.♯ 1934. 3 ß, es keineswegs dem, was hieselbst gesetzlich und gebräuchlich, entspricht, wenn die Dispache das an der gesammten Ladung befundene Untergewicht als Havarie grosse berechnet,

vielmehr nur das durch die geschehene Ableichterung eines Theils der Ladung an diesem Theil etwa wirklich herbeigeführte Untergewicht in Havarie grosse gehört, ein solches Untergewicht aber zur Zeit — zumal in Ermangelung jeder von Seiten der Leichterschiffer belegten Verklarung — überall noch nicht nachgewiesen ist,

da hingegen es als unrichtig nicht erachtet werden kann, wenn die Dispache für die von der Rhederei verausgabten Bco.♯ 12,149. 4 ß und Bco.♯ 7560 Zinsen mit Bco.♯ 159. 15 ß und Bco.♯ 83. 12 ß als Havarie grosse berechnet,

daß zwar Beklagte, soviel von diesen Bco.♯ 159. 15 ß und Bco.♯ 83. 12 ß auf die versicherte Ladung kommt, nach Maaßgabe ihrer Versicherungen zu bezahlen schuldig,

daß dagegen die in der Dispache als Havarie grosse aufgeführten Pöste von Bco.♯ 3070. 10 ß, Bco.♯ 61. 9 ß und Bco.♯ 648. 3 ß ohne Weiteres als die Beklagten überall nicht treffend zu erachten, endlich aber auch die in der Dispache wegen Untergewichts aufgeführten Bco.♯ 1934. 3 ß als die Beklagten gänzlich nicht treffend zu erachten, es könnte und wollte denn der mand. nom. Kläger glaubhaft nachweisen:

daß an dem abgeleichterten Theile der Ladung ein durch die Ableichterung herbeigeführtes Untergewicht befunden würde, und wie viel solches Untergewicht betrug,

in welchem Falle demnächst ratione solcher Bco.♯ 1934. 3 ß anders erkannt werden würde.

Dies Erkenntniß wurde auf Appellation des Klägers am 11. Juli 1851 vom Obergericht bestätigt.

In dem § 87 des Allg. Plans von 1853 wird ausdrücklich bemerkt, daß der Assecuradeur mit seinen Einwendungen wegen unrichtiger Aufmachung der Havarie-grosse-Dispache nur dann dem Versicherten gegenüber nicht zugelassen werden dürfe, wenn

er behauptet, daß zum Nachtheile desselben unrichtig dispachirt worden sei. Im vorliegenden Falle gereichte eine unrichtige Dispachirung dem Versicherten zum Vortheil, weil mit der Clausel „frei von 10 pCt. Beschädigung“ versichert war, und die particulaire Havarie, wofern die angefochtenen Pöste der Dispache dazu gerechnet wären, von ca. 100 Taren, in welche die versicherte Ladung getheilt war, nur bei zweien mehr als jene 10 pCt. betrugen, zum bei weitem größten Theile also die Assecuradeure nicht getroffen hätte.

17.

Dr. D. Hertz mand. nom. Hans Pieper in Blankenese, Kläger, gegen Eggeling & Thieriot in Vollmacht der Neuen Assecuranz-Societät & Consorten, Beklagte.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 16. April 1851, des Obergerichts vom 20. Juni 1851 und des Lübecker Oberappellationsgerichts vom 29. November 1851.

Sammlung der Erkenntnisse des Lübecker Ober-Appell.-Gerichtes in Hamburgischen Rechtssachen, Bd. 2. No. 67. S. 561. flg. Vergl. über den ferneren Verlauf der Sache No. 129.

18.

C. F. Badenhof, Kläger, gegen von Leesen & Co., Beklagte.

Vergl. in Nr. 5 ein in dieser Sache früher ergangenes Erkenntniß.

Wie schon in Nr. 5 angegeben, hat hier der Kläger, welchem das Schiff Margaretha Maria zur Hälfte gehörte, eine Klage angestellt auf Rechnungsablage über die von den Beklagten für Casco und Fracht dieses Schiffs eincassirten Assecuranzgelder. Die Disposition über das Schiff und die Leitung seiner Geschäfte hatten dem inzwischen verstorbenen Rehling, Mitrheder zur anderen Hälfte, zugestanden. Dieser hatte auf seinen Namen, für Rechnung wen es angeht, das Casco des Schiffs versichert und

ohne Genehmigung des Klägers die Police den Beklagten cedirt. Einen Streitpunkt in diesem Prozesse bildete die Frage, ob diese Cession auch hinsichtlich des den Kläger betreffenden halben Antheils an dem Versicherungscontracte und den demnächst eingegangenen Assecuranzgeldern gültig sei.

Diese Frage wurde in dem Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 16. April 1851 bejaht:

da Kläger, indem er es zuließ, daß Rehling auf seinen Namen das Casco versicherte, seinen Antheil an den etwaigen Havariegeldern der freien Verfügung desselben überlassen hat, und sich also die von ihm vorgenommene Cession oder Verpfändung der Police an die Beklagten nach Analogie des Art. 7. Tit. 2. P. II. Stat. und der Anmerkungen dazu in der Ausgabe des historischen Vereins gefallen lassen muß, woran auch die Clausel „für Rechnung, wen es angeht" nichts ändert, eben weil diese Clausel eine Versicherung für eigene Rechnung keineswegs ausschließt.

Dies Erkenntniß wurde auf Appellation des Klägers vom Obergericht am 13. Juni 1851 bestätigt.

19.

J. Reimers, Kläger, gegen P. Ed. Meyer, Beklagten.

Der Kläger hatte für drei in den Jahren 1846 und 1847 gemachte Lieferungen zur Ausrüstung des Schiffs Therese, Rheder John Epffenhausen, Forderungen an dasselbe zum Betrage von resp. Crt.# 443. 3 ß, Crt.# 217. 4 ß und Crt.# 4. 4 ß. Im Mai 1848 verpfändete Epffenhausen das Schiff dem Beklagten für eine demselben zuständige Forderung groß Bco.# 16,000, und übertrug ihm den Besitz des Schiffs. Epffenhausen wurde zahlungsunfähig und mußte, da ein im September 1848 gemachter Versuch einer außergerichtlichen Administration mißlang, bei Gericht Insolvenz erklären. Der Beklagte brachte, nach einem mit den Curatores bonorum des Epffenhausen geschlossenen Vergleich, im April 1849 das Schiff zum öffentlichen Verkauf. Es wurde ein Preis von Bco.# 10,000. erzielt, und verlangt nun

Kläger, daß er aus dieser Summe für jene drei Forderungen vorzugsweise befriedigt werde.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 24. April 1851:

da das dingliche Recht, welches der Kläger zufolge Art. 14. Tit. 4. P. II. Stat. — dessen Anwendbarkeit auch auf den Fall der Ausrüstung eines Schiffes außer Zweifel steht,

vid. Hand.-Gerichtl. Erkenntn. in S. C. H. Bremer & Co., gegen Capt. Dieberitz, vom 10. März 1849 —

durch die in den Anlagen 1, 2 und 3 specificirten Lieferungen von den Jahren 1846 und 1847, wenn solche Lieferungen wirklich geschehen, an das Schiff Therese erwarb, weder dadurch, daß dem Beklagten im Mai 1848 dieses Schiff wegen einer ihm an Epffenhausen zuständigen Forderung von Bco.ℳ 16,000. verpfändet wurde, noch dadurch, daß der Beklagte demnächst zum factischen Besitze desselben gelangte, beeinträchtigt werden konnte,

da vielmehr bei nicht vorliegender beklagtischen Behauptung, daß und wie das Schiff Therese wegen der gedachten Forderung von Bco.ℳ 16,000. bereits vor jener Verpfändung vom Mai 1848 verhaftet gewesen, diese Forderung zu dem klägerischen Anspruche, aus dem Verkaufertrage des Schiffes Therese separate Befriedigung zu finden — so weit solcher Anspruch besteht — überall nicht in Concurrenz tritt,

da jedoch zufolge Art. 70 der Neuen Fallitenordnung das gesetzliche Pfandrecht des Klägers, so viel die in Anl. 1. specificirte Forderung aus dem Jahre 1846 zur Summe von Crt.ℳ 443. 3 ß betrifft, bereits erloschen war, als der Kläger sich bei dem im April 1849 stattgehabten öffentlichen Verkauf des Schiffes Therese als Creditor anmeldete,

indem nämlich der Kläger nicht etwa eine in Betreff dieser Forderung intra biennium ergangene gerichtliche Ladung zu behaupten vermag,

da sonach — außer den concedirten in Anl. 4. aufgeführten Crt.ℳ 4. 14 ß — nur die in den Anlagen 2. und 3. specificirten Forderungen von Crt.ℳ 217. 4 ß und Crt.ℳ 4. 4 ß dem Beklagten gegenüber in Betracht kommen,

daß Kläger — welchem über das beklagtische Erbieten zur Bezahlung der obigen Crt.ℳ 4. 14 ß hiemit Acte ertheilt wird — hinsichtlich der obigen Crt.ℳ 443. 3 ß mit seiner vorliegenden Klage abzuweisen; ratione der Crt.ℳ 217. 4 ß und Crt.ℳ 4. 4 ß aber derselbe annoch die Richtigkeit dieser Forderungen zu justificiren habe.

Dies Erkenntniß wurde in restitutorio auf Imploration des Klägers von der zweiten Kammer am 28. Mai 1851 bestätigt:

da es nicht zu bezweifeln, auch stets angenommen worden ist — vgl. Gries Commentar zum Statut Bd. 1. S. 238, Heise und Cropp juristische Abhandlungen Bd. 1. S. 397 § 7 — daß im Art. 70 der Neuen Fallitenordnung von denselben Rechten und denselben berechtigten Personen wie im Art. 14. Tit. 4 und Art. 8 und 9 Tit. 5. P. II. Stat. die Rede ist, aber freilich in specieller Beziehung auf ein eingetretenes Fallissement des Schuldners, so daß der Umstand, daß im Art. 70 von denen, die zur Unterhaltung eines Hauses oder Schiffes Arbeit, Geld oder Materialien hergegeben habe, nicht speciell die Rede ist, nicht weiter in Betracht kommt;

da ferner der Beklagte das Schiff Therese, dessen Eigenthümer insolvent geworden war, auf Grund eines mit dessen Curatores bonorum geschlossenen Vergleiches, für Rechnung wen es angeht, zum Verkauf gebracht hat, die etwaigen zu diesem Vergleiche nicht zugezogenen Special-Gläubiger des Schiffes dadurch also weder besser noch schlechter gestellt werden dürften, so daß der Kläger Implorant jetzt eben so zu beurtheilen ist, als wenn er, nachdem das Schiff abseiten der Curatoren der Fallitmasse verkauft worden wäre, sein specielles Recht an dem Kaufpreise den Massegläubigern gegenüber geltend machte,

da nun nach Art. 70, 1—3 der Neuen Fallitenordnung für diesen Fall das specielle Recht aus dem Ertrag — dort Ueberschuß genannt — befriedigt zu werden in 2 Jahren erlischt, falls es nicht durch gerichtliche Citation aufrecht erhalten worden, und ein Special-Gläubiger des verkauften Pfandes, dessen Vorrecht auf diese Weise erloschen ist, nur noch unter die Buchgläubiger der Masse aufgenommen werden soll,

da es folglich dem Kläger Imploranten nicht zu Statten

kommen kann, daß der Kaufpreis des Schiffes angeblich alle darauf haftenden Forderungen — selbst einschließlich derer des Klägers und des Beklagten — vollkommen gedeckt hat; indem im Art. 70. l. c. No. 3 auch der Fall, daß Ueberschuß vorhanden, das specielle Recht des Gläubigers aber erloschen sei, erwähnt, und dennoch ein solcher Gläubiger inter chirographarios verwiesen wird,

da die rechtliche Möglichkeit, im vorliegenden Fall den Rheder des Schiffs zu belangen, angenommen auch, daß der Capitain innerhalb jener zwei Jahre nicht hier anwesend gewesen, vom Kläger ohne genügenden Grund in Abrede gestellt wird.

20.

Cellier & Parrau, Schiffsmakler, Kläger, Impetranten, gegen Capitain J. H. Gärdes, führend das Schiff Leo, im Hafen, jetzt Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, nom. desselben, Beklagte, Impetraten.

Cellier & Parrau behaupten, der beklagtische Capitain habe ihnen die Geschäfte seines Schiffs übertragen und verlangen von ihm, außer dem Ersatz einiger Auslagen, die Courtage für Eincassirung seiner Fracht. Zum Beweise dieses Auftrags führen sie an: es habe der Capitain ihre Adresse auf den Lootsen-Schein Anlage 1 gesetzt, er habe ihnen den Stader Schein Anlage 2 gegeben, und sie als seine Schiffsmakler bei der Zolljacht und dem Inspector des Arsenals und Hafenwesens angemeldet.

Der Lootsen-Schein, welchen der die Elbe einkommende Capitain dem von ihm bei der Bösch zwischen Brunsbüttel und Glückstadt genommenen Lootsen ausstellt, ist eine Bescheinigung über den demselben zukommenden Lohn. Der Lootse läßt sich denselben gegen diesen Schein gewöhnlich vom Makler des Capitains auszahlen. Der Stader-Schein ist eine Quittung des Zollcomptoirs zu Brunshausen bei Stade über die daselbst abgegebenen Schiffspapiere. Diese Papiere werden nach dem hannoverschen Elbzollcomptoir in Hamburg geschickt, wo der Makler des Capitains sich dieselben gegen jene Quittung und Bezahlung

des Stader Zolls wieder ausliefern läßt, und darauf die Einclarirung des Schiffs besorgt. Bei der am Eingang des Hafens liegenden Zolljacht giebt der Capitain sein Ladungsmanifest ab und nennt seinen Makler, welcher alsdann die Berichtigung des Zolls besorgt. Der Inspector des Arsenals und Tonnenwesens cassirt, und zwar in der Regel vom Makler des Schiffs, das Lootsgeld für die Admiralitätslootsen ein, welche das Schiff von der rothen Tonne unterhalb Curhaven bis zur Bösch geleiten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 3. Mai 1851.

da die von den Klägern wegen der ihnen entgangenen Makler-Courtage aufgestellten Ansprüche nur unter der Voraussetzung überhaupt als zulässig erscheinen können, daß der Capt. Gärdes ihnen das Versprechen sich mit seinem Schiffe an sie zu adressiren entweder ausdrücklich ertheilt, oder diesen Entschluß durch unzweideutige Handlungen ihnen zu erkennen gegeben habe,

da nun die Beklagten ein ausdrückliches Versprechen in Abrede stellen, und die von den Klägern zum Beweise des von dem Capt. Gärdes bethätigten Entschlusses angeführten Thatsachen, zumal da dieselben von dem Gegner angeführter Maaßen nicht zugegeben werden, zu diesem Beweise nicht genügen,

daß die Kläger darzuthun schuldig sind:

entweder: daß der Capt. Gärdes auf die ihm ihrerseits überbrachte Empfehlung es ihnen zugesagt habe, sich mit seinem Schiffe an sie zu adressiren,

oder: daß er ihnen die Anlage No. 1 übergeben habe, und daß die auf derselben befindliche Adresse an sie, Kläger, in seinem Auftrage oder mit seiner Genehmigung hinaufgesetzt worden,

oder auch: daß der Capt. Gärdes oder ein von demselben Beauftragter ihnen die Anlage No. 2 übergeben habe,

oder endlich: daß der Capt. Gärdes bei dem Inspector Berndt oder bei der Zolljacht sie, Kläger, als seine Schiffsmakler angemeldet habe;

wobei den Beklagten der Gegenbeweis im Allgemeinen und na-

mentlich hinsichtlich sämmtlicher alternativer Beweissätze auch dahin nachzulassen:

daß der Capt. Gärdes sich seine schließliche Erklärung bis Montag den 7. April vorbehalten habe.

Dies Erkenntniß wurde von der ersten Kammer in restitutorio auf Imploration der Beklagten am 12. Juni 1851 bestätigt.

21.

C. H. Röver, Kläger, gegen Schiffer Antonie de Mundaca, Spanisches Schiff Luis, Beklagten.

Der beklagtische Capitain hatte laut Connossement, welches die Clausel „Inhalt unbekannt“ enthielt, eine Kiste mit 10,250 Stück Cigarren in gutem Zustande zur Beförderung nach Hamburg erhalten. Bei der Ankunft des Schiffes befand sich die Fustage ramponirt, was von dem die Löschung bewerkstelligenden Everführer bei seiner Quittung auf dem Connossement bemerkt wurde. Die Kiste fiel aus einander, als man sie aus der Lage nahm, worauf die darin enthaltenen Einzelkisten gezählt, und deren Zahl, 27, auf dem Connossement notirt wurde. Der Kläger behauptete, es fehlten zwei halbe Kisten und klagte auf Bezahlung derselben mit Bco.ℳ 60. 11 β.

Der Capitain berief sich bei seiner Vertheidigung unter Anderem darauf, daß weder das eingeladene noch das gelöschte Quantum der Cigarren constatirt sei. Ersteres nicht wegen jener Clausel im Connossement; letzteres deshalb nicht, weil die in den 27 Einzelkisten befindlichen Stück Cigarren nicht gezählt wären, auch nicht im Connossemente angegeben wäre, in wie viele Einzelkisten die angeblich verladenen 10,250 Stück Cigarren verpackt seien.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. Mai 1851:

da darüber kein Zweifel obwalten kann, — auch vom Beklagten gar nicht bestritten wird — daß der Beklagte, wenn er wirklich zwei halbe Kisten Cigarren weniger als verladen ablieferte, deren Werth nach Factura ersetzen muß,

indem ja ein außer der Verantwortung des Beklagten liegender Unfall, wodurch ein solcher Defect herbeigeführt sein könnte, weder in der Verklarung angegeben, noch jetzt vom Beklagten behauptet wird,

da ferner, wenn gleich, weil das Connossement vom Beklagten mit dem Zusatze „Ignoro contenedo“ gezeichnet wurde, noch ein weiterer Nachweis des wirkichen Defects erforderlich ist, es doch für solchen Nachweis — zumal die Verklarung darüber nichts enthält, daß die große Kiste noch in guter Beschaffenheit war, als sie aus der Lage genommen — genügen muß, wenn die Richtigkeit der Factura durch einen Eid des Absenders verificirt und demnächst noch ein sachgemäßer Eid des Klägers abgeleistet wird,

daß der Absender zu schwören habe:

daß die Factura vom 13. Febr. 1851 richtig und ohne Gefährde aufgemacht sei, und namentlich das darin angegebene Quantum Cigarren wirklich per Luis, Capt. Mundaca, verladen wurde.

Dies Erkenntniß wurde von der zweiten Kammer auf Imploration des Beklagten, in restitutorio am 24. Mai 1851 bestätigt:

da das allgemeine Princip von der Verantwortlichkeit des Schiffers für die bei ihm verladenen Waaren dahin geht, daß derselbe, wenn er sich nicht auf Havariefälle berufen kann, so lange verantwortlich bleibt, bis er einen anderweitigen ihm nicht zur Last fallenden Zufall seinerseits nachweist,

da dieses Princip bei beschädigt befundenen Fustagen, welcher Fall laut der Quittung auf dem Connossement hier als vorliegend angenommen werden muß, im Art. 1. 6 und 9 der Verordnung von 1786 für Schiffer und Schiffsvolk speciell bestätigt ist,

da die Verklarung der Mannschaft nach Art. 6. dieser Verordnung als Beweismittel in diesem Fall nicht genügen soll,

da auf die Clausel in dem vorliegenden Connossement „Inhalt unbekannt“ durch das über den Inhalt der Fustagen im Erkenntniß a quo angeordnete Beweisverfahren die ihr gebührende Rücksicht genommen worden,

da das, was wirklich abgeliefert ist, durch die von dem Beklagten als unrichtig nicht bestrittene Quittung auf dem Connossement einstweilen nachgewiesen, übrigens auch in dieser Beziehung noch ein Eid des Klägers im Erkenntnisse a quo vorbehalten ist,

und da die Beeidigung der Factura in einem Fall, wie der vorliegende, als dem Art. 15. der gedachten Verordnung völlig gemäß erachtet werden muß.

22.

Dr. E. H. Eden mand. nom. des Schiffscapitains Johann Bosse zu Bremen, Kläger, gegen H. Münchmeyer als Mitrheder des verschollenen Schiffes Jacmel Packet, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 24. Mai 1851, des Obergerichts vom 15. August 1851 und des Oberappellationsgerichts vom 29. April 1852.

S. Sammlung der Erkenntnisse des Lübecker Ober-Appellations-Gerichts in hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. Nr. 73. S. 616 flg.

Der Grundsatz, daß die Caplaken in der Regel dem Rheder zukommen, findet sich auch in dem Erkenntniß der zweiten Kammer vom 24. Aug. 1853, in Sachen Frauen gegen Gädgens, aus dem unten (s. Nr. 112) ein Theil aufgenommen ward, ausgesprochen.

23.

H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capt. F. A. Hoff, Schiff Margareth Elisabeth, Kläger, gegen Philip & Speyer, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 26. Mai 1851:

da die Beklagten, wenn sie dem liquiden Frachtanspruche

gegenüber mit ihrem behaupteten Schadensanspruche admittirt werden wollten, diesen denn doch gehörig hätten aufstellen müssen, solches aber in keiner Weise geschehen ist, vielmehr von den Beklagten weder gesagt wird, wie denn sie den angeblichen Schaden constatirten, noch wie sie denselben berechnen,

daß Beklagte die libellirten Crt.-℔ 178. 14 ß zu bezahlen schuldig.

24.

Knöhr & Burchard als Makler des Schiffes Metta, Capt. J. Mencke, Kläger, gegen Mühlig Gebrüder, Beklagte.

Die Beklagten hatten mit den Klägern als Maklern des Capitain Mencke einen Befrachtungscontract über einen Theil des Raumes im Schiffe Metta für eine Reise von Hamburg nach Valparaiso abgeschlossen. Sie hatten diesen gecharterten Raum nicht ganz beladen und wurden demnach auf Fautfracht belangt. Die Kläger erachteten sich ohne Weiteres zur Anstellung dieser Klage legitimirt. Die Beklagten stellten deren Legitimation dem Ermessen des Gerichts anheim.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte über diese Legitimations-Frage am 28. Mai 1851:

daß die Kläger, da es sich hier von der Geltendmachung einer an die Stelle der Fracht treten sollenden Entschädigung handelt, für legitimirt anzunehmen.

25.

P. E. Hartenfels Söhne, Kläger, gegen G. U. Moller in Vollmacht der neuen fünften Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Aus dem Erkenntniß der ersten Kammer vom 3. Juli 1851:

da in der Dispache das spanische Gewicht — um das es sich hier ja handelt, unerachtet Buenos-Ayres nicht unter spa-

nischer Herrschaft steht — völlig richtig gemäß dem im §. 101. des Allgemeinen Plans aufgestellten Rendiment berechnet wurde.

Dies Erkenntniß wurde auf Imploration der Kläger am 3. Januar 1852 von der zweiten Kammer bestätigt.

26.

H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capitain C. F. Goukema, Kläger, gegen Philip & Speyer, Beklagte.

Gegen die hier eingeklagte Fracht erhoben die Beklagten einen Gegenanspruch, weil die Ladung, bestehend aus Zucker, in beschädigtem Zustand abgeliefert sei; dies sei durch Schuld des klägerischen Capitains geschehen, nämlich in Folge mangelhafter Garnirung, wie das Besichtigungsattest der Schifferalten es beweise.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 9. Juli 1851:

da ein Schiffer schon im Allgemeinen die in wohlconditionirtem Stande empfangenen Güter auch in gleicher Beschaffenheit wieder abliefern muß, sofern er sich nicht auf Beschädigung durch Seeunfälle oder inneren Verderb der Güter berufen kann,

da er überdies nach Art. 34. Tit. 14. P. II. Stat. für den durch schlechte Garnirung oder Stauung an den Gütern entstandenen Schaden aufkommen soll,

welche Grundsätze durch die bekannten Vorschriften der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom Jahre 1786 von neuem bestätigt worden,

da nun die Schifferalten in ihrem — jetzt, da auch der Schiffsbesichtiger Fick eine öffentlich angestellte und beeidigte Person ist, als glaubwürdig anzunehmenden — Atteste (Anl. B.) die Zuckern der Beklagten, wegen Mangel an Holz und Matten um sie vor Feuchtigkeit und Seewasser zu schützen, für nicht nach Seemannsgebrauch gestauet erklärt haben,

da hiernach die Verklarung (Anl. 3.), nach welcher das Schiff auf der Reise schwer gearbeitet und das Seewasser häufig über das Deck hingespült hat, den Capt. Goukema nicht schützen kann, so lange nicht constatirt, daß auch bei gehöriger Garnirung und Stauung des Zuckers das Seewasser zu demselben gedrungen sein würde,

da derselbe sich auch darauf, daß der Zucker durch des Abladers Leute gestauet worden, einem dritten Empfänger gegenüber nicht würde berufen können, weil er in dieser Beziehung bei Zeichnung des Connossements keinen Vorbehalt gemacht hat,

wogegen er freilich dann von Verantwortlichkeit frei sein würde, wenn der Zucker entweder zu frisch verladen und dadurch feucht geworden, oder auch von des Abladers Leuten gestauet, und von dem Beklagten lediglich für Rechnung und im Interesse des Abladers in Empfang genommen sein sollte,

daß der Capitain Goukema schuldig sei, den Beklagten die an dem ihnen abgelieferten Zucker zur Zeit der Entlöschung erweislich vorhanden gewesene Beschädigung zu erstatten, er könnte und wollte denn erweisen:

entweder, daß das in das Schiff eingedrungene Seewasser den Zucker der Beklagten auch dann, wenn selbiger mit Holz und Matten gehörig garnirt und gestauet gewesen, beschädigt haben würde;

oder, daß die an dem Zucker der Beklagten vorgefundene Feuchtigkeit ganz oder theilweise nicht von Seewasser, sondern davon hergerührt habe, daß derselbe zu frisch verladen worden;

oder auch, daß die Leute des Abladers den Zucker gestauet, und daß die Beklagten denselben lediglich für Rechnung und im Interesse des Abladers gelöscht haben.

Dies Erkenntniß wurde auf Imploration des Klägers von der ersten Kammer in restitutorio am 9. Octbr. 1851 bestätigt.

Vergl. über den ferneren Verlauf der Sache Nr. 42.

27.

H. H. Eggers als Verfrachter des Schiffes Flying Dutchman, Kläger, gegen Alex. C. Mac Gregor, als Befrachter des genannten Schiffes, Beklagten.

Der Kläger, welcher dem Beklagten sein in England erbautes Schiff Flying Dutchman, zu einer Reise nach China und von dort zurück, für eine Ladung Thee oder andere Waaren en rouge verfrachtet hatte, citirte denselben zur Bezahlung von Bco.ℳ 28,251. 2 ß laut Frachtrechnung. In diese Summe waren eingerechnet £ 1800. Restfracht, und £ 294. Ueberliegegeld von ult. Decbr. 1850 bis zum 11. Februar 1851. In der Charteparie war die Größe des Schiffs auf ca. 333 tons old english Register angegeben; doch war es — wie dem Befrachter nicht unbekannt blieb — zu einer Zeit erbauet worden, wo in England schon die neue Messungsart eingeführt war.

Der Beklagte machte Gegenansprüche zum Betrage von zusammen £ 1981. geltend. Hiervon wurden drei Beträge von £ 885., £ 31. und £ 141. deshalb gefordert, weil das Schiff nicht die von dem Verfrachter zugesicherte Größe gehabt habe. In der Charteparie sei ein Maaß von 333 tons old measurement zugesichert. Da die tonnage nach old measurement sich zu der tonnage nach new measurement wie 4 zu 5 verhalte, hätte das Schiff nach new measurement 416 tons enthalten müssen, es habe sich aber bei der Messung nur ein Raum von 274 tons ergeben. Ferner habe der Kläger vor Abschluß der Charteparie dem Beklagten zugesichert, daß das Schiff eine Ladefähigkeit von 6000 Säcken Caffee oder 24,000 hamb. Cubikfuß habe. Darnach habe der Beklagte annehmen müssen, daß das Schiff 460 bis 470 tons Thee einnehmen könne, wie auch der Capitain Cooper in Whampoa dem beklagtischen Correspondenten angegeben habe, das Schiff könne 475 tons oder 23,000 englische Cubikfuß laden, wonach diese sich bei der Bestellung des zu verladenden Quantums Thee gerichtet hätten. Es hätten indessen nur 310 tons Thee verladen werden können. Weil sonach die Ladefähigkeit des Schiffs bei weitem nicht das versprochene Maaß erreicht habe, müsse der Kläger 1) sich einen verhältnißmäßigen Abzug von

der Fracht mit £ 855. gefallen lassen, 2) £ 31. bezahlen, welche Beklagter als Ristorno entrichtet habe, indem die Versicherung der Partie Thee, welche nicht eingeladen werden konnte, wieder rückgängig gemacht wurde, 3) dem Beklagten £ 141. vergüten, weil die Beförderung von 303 Kisten Thee nach London mit anderer Schiffsgelegenheit um so viel mehr kostete, als wenn sie mit dem Flying Dutchman verladen wären. Außer diesen drei Pösten forderte der Beklagte noch £ 924. für diverse Verzögerungen, welche sich der klägerische Verfrachter und sein Capitain auf der Reise und in den chinesischen Häfen schuldig gemacht habe.

Das Handelsgericht erkannte am 21. August 1851:

da für die Frage, ob Beklagter ein Recht darauf hatte, in dem „Flying Dutchman" die in Anl. A. berechnete Ladefähigkeit von 470 tons Thee oder doch eine größere Ladefähigkeit als von 310 tons Thee — welche unbestritten nur verladen wurden — zu befinden, nicht in Betracht kommen kann, wenn vom Kläger — der ja einer mala fides in dieser Beziehung nicht beschuldigt wird — um die Zeit der Verfrachtung auf desfallsiges beklagtisches Befragen dem gedachten Schiffe eine Ladefähigkeit von 6000 Säcken Caffee oder von 24,000 hamb. Cubikfuß beigemessen wurde,

indem nämlich der Beklagte, zumal ihm bekannt war, daß sich das Schiff damals noch im Bau befand, diese Angabe, wenn sie nicht der Charteparttie inserirt wurde, durchaus nicht als eine solche, für deren Richtigkeit der Kläger verantwortlich sein wollte, anzusehen befugt war,

da vielweniger noch die abseiten des Capitain Cooper, der ja zu einer Veränderung der Chartepartie und der hieraus für den Kläger resultirenden Verpflichtungen gar nicht potestivirt war, angeblich zu Whampoa oder Shanghay über die Ladefähigkeit des Schiffes erfolgten Aeußerungen dem Kläger zum Präjudiz gereichen können,

vielmehr für die vom Beklagten in den Pösten von £ 855., £ 31. und £ 141. der Anlage A. resp. auf Frachtminderung und Schadensersatz gerichteten Ansprüche lediglich die in der Chartepartie enthaltene Größenangabe von ca. 333 tons old english Register in Betracht kommt,

nun aber dafür, daß diese Größeangabe unrichtig sei, noch überall nichts vorliegt, und namentlich der Umstand, daß das Schiff nach new measurement nur mit einer tonnage von 274 tons registrirt wurde, keineswegs schon zu dem Schlusse berechtigt, daß nach old measurement seine tonnage in Wirklichkeit weniger als ca. 333 tons betrage,

indem es ganz unrichtig ist, wenn der Beklagte davon ausgeht, daß die tonnage nach old measurement sich zur tonnage nach new measurement regelmäßig verhalte, wie 4 zu 5, vielmehr, wie solches auch das klägerischerseits beigebrachte „Lloyds Register" ausweiset, je nach der Bauart des Schiffes, die tonnage nach old measurement bald höher und bald niedriger als nach new measurement auskommt,

da ferner laut Chartepartie die Berechnung des eventuell stipulirten Liegegeldes von ultimo December vorigen Jahres beginnen sollte, wenn das Schiff, mit Einschluß seines Aufenthaltes zu Sincapore, dem Beklagten für Löschen und Laden seit seiner Ankunft zu Hongkong (oder Whampoa) bis zum 31. Decbr. im Ganzen während eines Zeitraums von 60 Tagen zur Disposition gestanden hatte,

nun aber seit der am 29. Octbr. erfolgten Ankunft des Flying Dutchman zu Hongkong, mit Hinzurechnung des 14tägigen Aufenthalts desselben zu Sincapore, bis zum 31. Dec. vor. Jahrs bereits 77 Tage verflossen waren, mithin, wenn auch außer den 10 Tagen, während welcher das Schiff im Dry Dock befindlich gewesen, noch einige Tage in Abrechnung kommen, dennoch immer eine 60tägige Zeitfrist übrig bleibt,

sonach die in Anl. 1 enthaltene Berechnung des Liegegeldes vom 31. Decbr. bis zum 11. Februar, als dem Tage der Statt gehabten Expedirung des Schiffes zu Whampoa, als gerechtfertigt erscheint,

dagegen auf den vom Beklagten in Anlage A. aufgestellten Schadensanspruch, der auf der Behauptung von Verzögerungen beruht, die überall nicht seiner Zeit in gehöriger Weise constatirt wurden, nicht einzugehen ist,

daß die beklagtische Monitur gegen die Pöste von £ 294. und ꝛc.

sowie der vom Beklagten in Anlage A. aufgestellte Gegenanspruch von £ 924. ꝛc. zu verwerfen,

hinsichtlich der Pöste von £ 885., £ 31. und £ 141. aber, welche Beklagter in Anlage A. dem Frachtposten der Rechnung von pro resto £ 1800. gegenüber aufstellt, derselbe vorgängig den Beweis zu führen habe:

daß die tonnage des Flying Dutchman nach old english Register measurement weniger und wie viel weniger als ca. 333 tons betrage.

Auf Appellation des Beklagten erkannte das Obergericht am 17. Oct. 1851:

da der Beklagte einräumt, daß ihm bei Abschluß der Charteparttie bekannt war, daß das von ihm befrachtete Schiff der Zeit noch im Bau begriffen war, und er daher eben so gut *wie Kläger* wissen mußte, daß die officielle Registrirung der Größe desselben nicht nach der alten Messungsart geschehen konnte, weshalb er auch den in der Chartepartie gebrauchten Ausdruck „ca. 333 tons old english register groß" für ganz gleichbedeutend mit „ca. 333 tons old english measurement groß" gelten lassen muß; da auch nach der eigenen Anführung des Beklagten für die nach Einführung der neuen Meßart erbaueten Schiffe keine Veranlassung mehr besteht, eine Bauart zu wählen, wodurch die Schiffe eine bedeutend größere Tragfähigkeit erhalten, als die nach der alten Meßart zu formirenden officiellen Register ergeben haben würden; da aus diesem Grunde, wenn es auch wahr sein mag, daß man bei älteren Schiffen anzunehmen pflegte, daß sie im Durchschnitt um ein Viertheil mehr Ladung als in dem Register angegeben einnehmen konnten, der Beklagte doch bei diesem neuerbauten Schiffe keineswegs zu einer solchen oder auch nur einer diesem Verhältnisse von 4 zu 5 sich annähernden Annahme berechtigt war;

da indessen, wenn der Beklagte, dem natürlich in Rücksicht auf die en bloc zu bedingende Fracht sehr daran gelegen sein mußte, die wirkliche Tragfähigkeit des Schiffes zu kennen, von dem Kläger, sei es directe oder durch den ihn bei dieser Verhandlung zu vertreten vollständig befugten Makler die Zusage

erhielt, das Schiff enthalte 24,000 Hamburger Cubikfuß Ladungsraum und werde 6000 Säcke Brasil Caffee laden können (welche Zusage bis auf 22,400 hamb. Cubikfuß und 5600 Säcke Brasil Caffee gegeben zu haben, der Kläger nicht in Abrede stellt) der Kläger durch eine solche Zusage, in welcher keine Abänderung der in die Charteparti aufgenommenen Größenangabe, sondern nur eine Erklärung und nähere Bestimmung dieser Angabe nach hiesigem Maaße liegt, gebunden zu erachten ist;

da aber der Umstand, daß das Schiff bedeutend weniger Thee hat einnehmen können, als der für 6000 Säcke Brasil Caffee genügende Raum von 24,000 hamb. Cubikfuß faßt, gar nicht zu der Annahme berechtigt, daß das Schiff nicht die zugesicherte Größe gehabt habe, weil eines Theils bei einer Theeladung auf den für den Ballast, dessen es bei einer Caffeeladung nicht bedarf, erforderlichen Raum, und anderen Theils auch bei der langen Reise von China auf größeren Raum für Schiffsprovision Rücksicht genommen werden muß, als bei einer Reise von Brasilien, und es dem Beklagten, welcher auf die Behauptung, das Schiff habe nicht die zugesicherte Größe gehabt, theils einen verhältnißmäßigen Abzug von der en bloc bedungenen Fracht, theils einen Schadensanspruch begründen will, obliegt, nachzuweisen, um wie viel die wahre Größe des Schiffs geringer sei als die ihm zugesicherte,

da auch der Beklagte, wenn ihm nicht bei der Befrachtung ein größeres Schiff zugesagt war, sich nicht auf die angeblichen Erklärungen des Capitains über die größere Tragfähigkeit des Schiffes berufen kann, während die Behauptung, daß nur durch diese Erklärungen des Capitains die Versegelung des Schiffes nach Shanghay veranlaßt sey, sich weder irgend constatiren läßt, noch an sich wahrscheinlich ist, da offenbar nach dem Inhalte der Charteparti der Beklagte, welcher sich die Benutzung des Schiffes bis zum Anfange der Rückreise aus China auf volle 8 Monate sicherte, das Schiff nicht allein benutzen wollte, um Thee zu holen, sondern auch wesentlich auf den Vortheil rechnete, welchen er aus den Zwischenfahrten an der chinesischen Küste werde ziehen können;

da ferner auf die Frage, ob und wie weit der Capitain

sonst noch Verzögerungen der Reise verschuldet haben mag, in Ermangelung einer sofortigen Constatirung solcher Verzögerungen, auf keine Weise jetzt noch zurückzukommen ist,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 21. Aug. d. J. unter Verwerfung der 2. 3. 4. und 5. Beschwerde, im Uebrigen zwar zu confirmiren, hinsichtlich der vom Beklagten dem eingeklagten Frachtposten von pro resto £ 1800. gegenüber in Anlage A. aufgestellten Pöste von £ 885., £ 31. und £ 141. aber dahin abzuändern,

daß dem Beklagten vel cumulative vel alternative mit dem ihm vom Handelsgericht in Beziehung auf diese Pöste nachgelassenen Beweis auch noch der alternative Beweis nachzulassen:

entweder, daß der Kläger, sei es directe, sei es durch den Makler, welcher die Befrachtung vermittelte, ihm zugesagt habe, daß der Flying Dutchman 24,000 hamb. Cubikfuß Ladungsraum habe und 6000 Säcke Brasil Caffee werde laden können, und daß und in wie weit diese Zusage nicht erfüllt sei,

oder, daß und in wie weit die klägerischerseits eingeräumte Zusage, daß der Flying Dutchman 22,400 hamb. Cubikfuß Ladungsraum habe und 5600 Säcke Brasil Caffee laden könne, nicht erfüllt sei;

und zwar ist bei Berechnung des Ladungsraums der für Ballast sowohl als für die größere Schiffs-Provision, welche die lange Reise von China im Verhältniß zu den kürzeren Reisen von Brasilien erfordert, nöthige Raum mit einzurechnen.

Auf fernere Appellation des Beklagten, hat das Oberappellationsgericht zu Lübeck am 27. Mai 1852 die Bestimmung des obergerichtlichen Erkenntnisses, daß bei Berechnung des Laderaums der für die größere Schiffsprovision, welche die lange Reise von China im Verhältniß zu den kürzeren Reisen von Brasilien erfordert, nöthige Raum miteinzurechnen sei, wieder aufgehoben, im Uebrigen aber dies Erkenntniß bestätigt.

Zur Begründung dieser Abänderung des obergerichtlichen

Erkenntnisses, bemerkte das Oberappellationsgericht: es hätte der Befrachter, zumal das Schiff für eine Reise nach China gechartert war, voraussetzen können, daß der Verfrachter bei seiner Angabe über die Ladefähigkeit des Schiffs auf den etwa größeren Proviant-Bedarf schon Rücksicht genommen haben würde, so daß wegen desselben keine Verringerung des Ladungsraums angenommen werden müßte.

28.

Rud. Bartels, Kläger, Impetrant, gegen Capt. João M. Sofêro d'Oliveira, Beklagten, Impetraten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 28. Aug. 1851:

da Beklagter Impetrat nunmehr sich, sofern bei nicht erfolgter Lieferung der 200 Säcke Caffee Bezahlung des Facturabetrags verlangt wird, sachfällig bekennt,

da jedoch dem Kläger Impetranten neben den in der Anlage 5 aufgeführten Bco.℔ 6521. 14 ß (Facturabetrag der 200 Säcke Caffee) allerdings auch Zinsen, sowie die baaren Kostenauslagen zu ersetzen sind,

wogegen die Assecuranz-Provisionen mit Bco.℔ 18. und Bco.℔ 18., sowie die Accept-Commission mit Bco.℔ 32. 10 ß und die schließlich berechnete Commission von 2 pCt. mit Bco.℔ 136. 8 ß wegfallen müssen,

daß Beklagter Impetrat statt libellirter Bco.℔ 6961. 12 ß die Summe von Bco.℔ 6756. 10 ß zu bezahlen schuldig sei.

29.

Sieveking & Schuster, Kläger, gegen H. A. Holle in Vollmacht der patriot. Assec. Comp., Beklagten.

Die Kläger hatten das Schiff Bordeaux-Packet bei dem Beklagten für das Jahr vom 6. Juni 1850 bis zum 5. Juni 1851 mit der Bedingung versichert, daß die Prämie für die

Zeit, während welcher sich das Schiff im Winterlager befinde, bis daß es wieder auf dem Zoll ausclarirt werde, vom Assecuradeur zurückgegeben werden solle. Das Schiff war seit dem 11. Dec. 1850 im Winterlager und wurde nicht vor Ablauf der Versicherung auf dem Zoll expedirt. Demnach forderte der Kläger Rückgabe der Prämie für die Zeit vom 11. Decbr. 1850 bis zum 11. Juni 1851 mit Bco.✗ 150.

Der Beklagte wollte nur Bco.✗ 60 für die Zeit vom 11. Decbr. 1850 bis zum 11. Februar 1851 zurückzahlen. Denn sprachlich und usanzmäßig reiche der Winter nicht weiter als bis Ende Februar. Jene Terminbestimmung, „bis zur Ausclarirung auf dem Zoll", habe nur den Sinn, daß, wenn innerhalb des Winters, vor Ende Februar das Schiff beim Zoll ausclarirt werde, die Rückgabe der Prämie cessiren und das Risico des Assecuradeurs reviviseiren solle; nach Beendigung des Winters, welcher bis ult. Februar gehe, solle indessen jedenfalls keine Prämien-Rückgabe mehr Statt finden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts verurtheilte den Beklagten am 15. Sept. 1851 in die eingeklagten Bco.✗ 150:

da die Police (Anlage 1) nichts davon besagt, daß die in derselben eventuell ausbedungene Prämien-Rückgabe jedenfalls nicht weiter als für die Zeit bis ult. Februar Statt finden solle, es aber um so bedenklicher sein muß, solches als selbstverständlich anzusehen, als das Schiff Bordeaux-Packet unter dem Schutze der vorliegenden Versicherung auch nach Häfen gehen konnte, wo die Wiedereröffnung der Schifffahrt gewöhnlich erst viel später als um das Ende des Monats Februar einzutreffen pflegt,

überdies ja auch der Beklagte sich selbst für den Wortlaut der Police entscheidet, wenn er duplicando sich dahin äußert, daß ein nach ult. Februar eingetretener Schaden nicht zu seinen Lasten gewesen sein würde.

30.

Meyer Gebrüder & Co., Kläger, gegen die liquidirende neue See-Assecuranz-Compagnie, Beklagte.

Das vom Obergericht auf Appellation der Beklagten am

20. October 1851 bestätigte Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 18. Sept. 1851 lautet:

da zwar nach der Natur des Versicherungs-Contracts wie zufolge ausdrücklicher Bestimmung des §. 34 des Allgem. Plans der Schaden oder Verlust, welcher sich dadurch ereignet, daß der Assecurirte das versicherte Gut auf eine am Abladeplatze ungewöhnliche Weise dem Schiffe nachbringen ließ, dem Versicherer nur dann, wenn er sich mit solcher Maaßnahme einverstanden erklärt hatte, — sei es indem er den Versicherungs-Contract mit der betreffenden Anzeige abschloß oder indem er später seinen Consens ertheilte — zur Last kommt,

da es aber nicht als ein „Nachbringen auf eine am hiesigen Platze ungewöhnliche Weise" genannt, vielmehr nur als eine, wenn auch nicht regelmäßig vorkommende, doch bei tief gehenden Schiffen, so wie bei plötzlich eintretendem Froste hieselbst im Sinne des §. 45 des Plans „usanzmäßige Benutzung von Leichterfahrzeugen" — deren mögliche Nothwendigkeit vom Assecuradeur bei Abschluß der Versicherung zu considériren war — erachtet werden kann, wenn die klägerischen Güter per Leichterfahrzeug verladen wurden, um dem wegen eingetretenen Frostes Elbabwärts gegangenen „Howard" bis Blankenese und selbst bis zur Lühe nachgebracht zu werden,

da sonach selbst wenn die Kläger von der nicht durch sie beorderten Verladung per Leichter so zeitig Kenntniß erhalten haben sollten, daß sie dieselbe noch zu verhindern vermocht hätten, dennoch die beklagtische Weigerung den an sich und in quanto unbestrittenen Schaden zu ersetzen unbegründet sein würde,

zumal beklagtischerseits gar nicht behauptet wird, daß die Kläger auch davon, wie weit der „Howard" bereits Elbabwärts gegangen, so wie davon, daß schon so viel Treibeis in der Unterelbe war, unterrichtet gewesen,

daß die beklagtische Versicherungs-Gesellschaft die libellirten Bco.𝔪 1693. 12 ß zu bezahlen schuldig.

31.

H. H. Wübbe, Schiffsmakler, Kläger, gegen Capt. M. A. Persich vom Schiffe Conte Hartig, Beklagten.

Capt. Persich hatte ursprünglich den Schiffsmakler Wübbe zur Besorgung seiner Geschäfte beauftragt, dieselben aber hernach einem anderen Makler übertragen. Wübbe klagte nun gegen den Capitain auf Bezahlung der ganzen Courtage. Seine Thätigkeit hatte übrigens, nach der von ihm unwidersprochen gelassenen Angabe des Capitains, nur darin bestanden, daß er einen Brief des Letzteren entgegengenommen, und ihm in Curhaven einen Commis zur Seite gegeben hatte, als Beihülfe für die dort zu besorgenden Geschäfte.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 1. Oct. 1851:

da aus der nunmehr in beglaubigter Uebersetzung zu den Acten gebrachten Correspondenz ein fester Auftrag des Beklagten unverkennbar hervorgeht,

da die Einrede der eigenen Schuld des Klägers theils als nicht genügend substantiirt, theils als durch den Inhalt der Anl. 3 nicht bestätigt, zu verwerfen ist,

da dem Kläger einerseits die ganze Courtage bei der geringen Mühe, die ihm durch den Beklagten verursacht ist, nicht zugesprochen werden kann, andererseits aber auf ein ex aequo et bono bestimmtes Aequivalent für die gehabte Mühe bisher nur dann erkannt ist, wenn, wie namentlich in den vom Beklagten citirten Fällen, nur auf ein solches und nicht auf Courtage angetragen war,

da der Kläger vielmehr unter vorliegenden Umständen und nach Anleitung früherer Entscheidungen die halbe Courtage beanspruchen kann, die Höhe derselben vom Beklagten auch nicht weiter bestritten ist,

daß Beklagter Bco.℔ 78. 1½ ß nebst Zinsen rc. zu bezahlen habe.

Dies Erkenntniß wurde auf beiderseitige Imploration

von der ersten Kammer in restitutorio am 27. Oct. 1851 confirmirt:

da dem Kläger, zumal derselbe weder schon wesentliche Bemühungen für den Beklagten gehabt hat, noch auch — wie in der klägerischerseits in Bezug genommenen Sache Bolten gegen Hörberg von dem Kläger geschehen war — im Auftrag des Beklagten in Vorschuß getreten ist, mit Recht nur die halbe Courtage adjudicirt wurde.

32.

F. Meyer & Co., Kläger, gegen J. M. Precht, Schiffsmakler, als Inhaber eines Bodmereibriefs für J. Tindall & Co. in London, Beklagte.

In dieser Sache bereits früher ergangene Erkenntnisse des Handelsgerichts, Obergerichts und Oberappellationsgerichts nebst einer kurzen Darlegung des Rechtsfalls finden sich in Nr. 60 des zweiten Bandes der gesammelten Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen abgedruckt.

Das nach Bolivar bestimmte Schiff „Verein“ lief wegen Havarie in St. Johns auf Antigua ein. Da es dem Capitain an Geld zur Reparatur des Schiffes und dessen Ausrüstung für die Weiterreise fehlte, verkaufte er dort die Ladung und zeichnete außerdem einen Bodmereibrief an J. Winter über £ 266. 7s. 10d. In Bolivar von den Ladungsinteressenten in Anspruch genommen, entlieh der Capitain von Thirion & Co. daselbst $ 4561. 97c. als dortigen Werth der (in Antigua verkauften) Ladung und zeichnete auch hierüber einen Bodmereibrief. In Hamburg wurden beide Bodmereibriefe gegen einander geltend gemacht, von den Klägern der für Thirion & Co., von dem Beklagten der für Winter ausgestellte. Es wurde rechtskräftig festgestellt, daß beide Bodmereibriefe gleiche Priorität hätten, übrigens die Bodmereiforderung von Thirion & Co. für den Betrag, welchen die Ladung zur Havarie grosse zu contribuiren habe, der Forderung von

Winter nachstehen müsse, und daß bei Berechnung der Havarie grosse von dem auf $ 4561. 97 c. taxirten Werth der Ladung am Bestimmungsort auszugehen sei.

In dem ferneren Verfahren war nunmehr das Verhältniß dieser beiden Bodmerei-Forderungen zu einander, mit Rücksicht auf den Beitrag der Ladung zur Havarie grosse, festzustellen. Zu der desfalls schon früher in Hamburg aufgemachten Dispache ließ der Beklagte einen Nachtrag anfertigen, und forderte auf Grund desselben von dem Kläger reconveniendo die Summe von Bco.ℳ 765. 7 ß. Von den in Havarie grosse gebrachten Beträgen bestritt der Kläger einen Posten von £ 100. für Kappen, als nicht gehörig substantiirt, und die Kosten des Einlaufens in den Nothhafen Antigua und des Aufenthalts daselbst, welche, wie er behauptete, nach dem zu Bolivar geltenden Rechte nicht zur Havarie grosse gehörten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 6. October 1851:

da die in der vorliegenden Dispache und deren Anhange enthaltene Aufmachung der Havarie grosse — abgesehen davon, daß, wie nach Maaßgabe rechtskräftiger Entscheidung geschah, die zu Antigua verkaufte Ladung nach dem Taxwerthe von $ 4561. 97 c. angenommen wurde — völlig den hiesigen Gesetzen und Gebräuchen entspricht, und zwar namentlich auch sofern darin von den Schäden, welche das Schiff „Verein" nach seinem Abgange von New-York bis zu seiner Ankunft im Hafen von St. Johns erlitt — und die nach dem, was darüber sich zufolge der Dispache aus der Verklarung ergab, zu nicht geringem Theile als Folge freiwilliger Aufopferung zum Besten von Schiff und Ladung angesehen werden mußten — bei Unthunlichkeit genauer Ermittelung, arbiträr die Summe von £ 100. als Havarie grosse aufgenommen wurde,

nun freilich für die Frage, wie viel die Destinataire der zu Antigua verkauften Ladung zur Havarie grosse zu contribuiren hatten, in jeder Beziehung nur die zu Bolivar, als dem Destinationsplatze, geltenden Gesetze und Gebräuche maaßgebend sein können, es aber, wenn die Kläger geltend machen wollen, daß nach diesen sich die Rechnung für sie günstiger stelle, um so mehr

ihnen obliegt, den erforderlichen Beweis zu erbringen, als ja die obige Frage hier überall nicht zu erörtern gewesen wäre, wenn E. Thirion & Co., wie sie hätten thun sollen, seiner Zeit auf vorgängige Regulirung der Havarie grosse zu Bolivar gedrungen und nur den hiernach als zur Befriedigung der Ladungs-Destinataire erforderlich sich ausweisenden Belauf dargeliehen hätten,

daß Kläger ratione des nunmehr vorliegenden Reconventional-Anspruchs von Bco.✗ 765. 7 ß den Beweis zu führen habe: daß und um wie viel nach den zu Bolivar geltenden Gesetzen und Rechtsgebräuchen die Destinataire der zu Antigua verkauften Ladung — letztere angenommen zum Taxwerthe von $ 4561. 97 c. — weniger als die in der vorliegenden Dispache und deren Anhange berechneten Bco.✗ 2428. 9 ß zur Havarie grosse zu contribuiren hatten.

33.

Dr. Petersen m. n. M. G. Ryberg und Frick & Möller als Vertreter der Concursmasse von Owenius & Co. in Malmö, Citanten, Impetraten, gegen Ullberg & Cramér, Citaten, Impetranten.

Ullberg & Cramér hatten behufs Einlösung einer Bodmerei-Schuld des Schiffes Carl Gustav, im Auftrage der Rheder desselben, Owenius & Co. in Malmö, einen Wechsel von Bco.✗ 8965. 15 ß acceptirt und bezahlt, und zur Sicherung ihres Rechts auf Rückforderung dieser Summe von Owenius & Co. deren genanntes Schiff mit Beschlag belegt. Owenius & Co. fallirten, und forderten nunmehr dessen Curatores bonorum Aufhebung des Arrestes, weil durch den Concurs eines Schuldners die von seinen einzelnen Gläubigern vorher gegen ihn erwirkten Arreste erlöschten.

Zur Aufrechthaltung des Arrestes machen Ullberg & Cramér geltend, daß ihnen wegen der Einlösung der Bodmerei-Schuld nach Art. 8. Tit. 5. P. II. Stat. auch ein dingliches Recht an das Schiff zustehe, und daß dem in Schweden ausge-

brochenen Concurs der Rheder die von den Citanten beanspruchte Wirkung nur dann beigelegt werden könne, wenn nachgewiesen werde, daß in dieser Beziehung in Schweden Reciprocität gelte, daß auch dort in Folge eines in Hamburg ausgebrochenen Concurses die vorher gegen den Hamburger Schuldner verhängten Arreste aufgehoben würden. Dieser Nachweis werde durch die von den Citanten zu dem Ende beigebrachten Documente noch nicht erbracht.

Die erste Kammer des Handelsgerichts legte im Erkenntniß vom 13. Octbr. 1851 den Citanten den Beweis dieser Reciprocität auf:

da die Citaten ersichtlich nicht wegen ihres in Anlage 3. unter dem 28. Mai dieses Jahres aufgeführten Acceptes von Bco.✗ 8965. 15 ß, welches sie in Folge des beigebrachten Schreibens vom 24. Mai zur Einlösung des in solchem Schreiben erwähnten Bodmereibriefes leisteten, nach Maaßgabe Stat. II. 5, 8. oder Art. 70. der Neuen Fallitenordnung — soweit ihre desfallsige Forderung überall noch besteht — dingliches Recht auf das Schiff Carl Gustav beanspruchen können,

sonach, bei unbestritten gegen den Impetraten C. H. Owenius in Firma Owenius & Co. von der competenten Behörde erkannten formellen Concurse, die von den Citaten auf das gedachte Schiff impetrirte Kette, auch unter vorausgesetzter Richtigkeit der solchem Arreste zu Grunde liegenden Forderung, aufgehoben werden muß, wenn citantischerseits der erforderliche Reciprocitäts-Nachweis erbracht wird.

Das Obergericht erkannte auf beiderseitige Appellation am 28. Nov. 1851: daß die Beschwerde des Impetranten, wegen des von denselben behaupteten dinglichen Rechts an dem Schiffe, in Berücksichtigung der bestimmten Vorschriften der l. 3. pr. D. quae res pignori, l. 12. § 8. D. qui potiores in pign., l. 1. Cod. de his, qui in prior. credit., zu verwerfen; daß aber auf Grund der impetratischen Beschwerden der Reciprocitäts-Nachweis durch das bereits Beigebrachte für geführt zu erachten und deshalb der Arrest auf das Schiff wieder aufzuheben sei.

34.

G. F. Heine, Kläger, gegen C. Eimbcke jr. Beklagten.

Heine hatte Eimbcke beauftragt, eine Partie Blechwaare an Köpcke in Veracruz zu verschiffen und für dessen Rechnung zu versichern. Eimbcke nahm diesen Auftrag an, versicherte aber die Waare nicht. Das Schiff ging mit der Waare unter, nur ein kleiner Theil derselben wurde gerettet, und klagte nunmehr Heine gegen Eimbcke auf Ersatz der verlorenen Waare zum Betrage von Bco. ℳ 250.

Eimbcke brachte gegen diese Klage mehrere Einwendungen vor. Unter Anderem bestritt er die Legitimation des Heine, welcher nur als Mandatar von Köpcke und auf Grund einer Vollmacht desselben klagen könne. Auch wollte er von der eingeklagten Summe 1½ pCt. Commission für Einziehung des Havarieschadens in Abzug bringen.

Beide Einwendungen wurden in dem Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 15. Octbr. 1851 abgewiesen;

der erstere Einwand:

da Beklagter nicht in Abrede stellt, den Auftrag zu der hier fraglichen Versicherung, so wie die Vergütung der Prämie vom Kläger erhalten zu haben, es dabei aber gar nicht darauf ankommen kann, ob Kläger ihm jenen Auftrag für eigene Rechnung oder für Rechnung eines Dritten ertheilte,

daß die Einrede der mangelnden Activ-Legitimation zu verwerfen;

der zweite Einwand:

da der Beklagte denjenigen Bemühungen, für welche er sich eine Provision von 1½ pCt. berechnet — falls dieselben überall aufgewandt sein sollten — jedenfalls nicht für den Kläger, sondern im eigenen Interesse sich unterzogen hat, diese Forderung auch mit der noch nach angestellter Klage fortgesetzten Weigerung, dem Kläger zum Ersatz seines Schadens zu verhelfen, in directem Widerspruch steht.

35.

C. Woermann, Kläger, gegen Schenck & Co., als Correspondenten des Capt. Sundmann, Schiff Adelaide, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 23. October 1851:

da die Beklagten, welche die vorliegende Chartepartie nur als Correspondenten des Capt. Sundmann und nicht als Bürgen unterschrieben, nicht persönlich für die zufolge solcher Chartepartie dem Schiffe Adelaide obliegenden Verpflichtungen aufzukommen haben, und zwar selbst unerachtet die Chartepartie auch vom Capt. Sundmann selbst unterschrieben wurde,

wie denn auch schon rechtskräftig entschieden ist, daß die Beklagten nicht persönlich besprochen werden können,*)

da ferner die Beklagten als Mandatare das gedachte Schiff hier im Prozesse zu vertreten nicht verpflichtet sind,

daß der Kläger abzuweisen sei.

36.

Capt. C. H. Fetterlein als Vertreter des Schiffes August & Julius, Kläger, gegen William O'Swald & Co., Beklagte.

Das vom Obergericht auf Appellation der Beklagten am 5. Decbr. 1851 bestätigte Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 23. Octbr. 1851 lautet:

da Kläger, zumal das Connossement mit dem ausdrücklichen Zusatze „frei von Leccage" gezeichnet wurde, und unbestritten der im §. 12 der Chartepartie enthaltenen Bestimmung entsprochen ist, keineswegs ohne Weiteres für den Manco, welcher sich an den angeblich verladenen 54,173 Imp. Gallons Palmöl ausgewiesen haben soll, verantwortlich gemacht werden kann,

die Chartepartie auch von einer Verpflichtung des Capitains leere Fässer zum Aufschöpfen des Pumpöls an Bord zu

*) im Erkenntniß vom 22. Sept. 1851.

halten, oder daß hierzu leer gewordene Wasserfässer benutzt werden sollten, Nichts enthält,

die angeblich in dieser Beziehung abseiten des Capitain Melbye dem Ablader mündlich gemachten Zusicherungen aber schon deshalb hier nicht in Betracht kommen können, weil Capt. Melbye gar nicht potestivirt war, durch solche Zusicherungen die Chartepartie zum Nachtheil des Schiffes zu verändern,

da ferner die nachträgliche beklagtische Bezugnahme auf §. 9. der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 auch hinsichtlich der in dorso des Connossements als rampонirt bezeichneten 35 Fässer hier um so weniger zutrifft, als weder behauptet wird, daß gerade bei diesen Fässern sich ein auffallendes Untergewicht ausgewiesen habe, noch auch, daß die nähere Beschaffenheit derselben von den Beklagten gehörig constatirt wurde,

daß der Gegenanspruch der Beklagten zu verwerfen, und Kläger zu befugen, die in deposito judiciali befindlichen Bco.℔ 3925. 15 β zu erheben.

37.

Ross Vidal & Co., Kläger, gegen C. A. Auffm'Ordt in Vollmacht der neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte, pcto. Casco des Schiffes Hercules.

Das von den Klägern versicherte Schiff Hercules war im Nothhafen condemnirt und in Folge davon verkauft worden. Dies wurde von ihnen als ein Totalverlust des Schiffes geltend gemacht und erhoben sie gegen die beklagtischen Assecuradeure eine Klage auf Bezahlung des vollen Betrages ihrer in der Police gezeichneten Summen.

Das vom Obergericht auf Appellation der Kläger am 15. Dec. 1851 confirmirte Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 27. Oct. 1851 wies dieselben angebrachter Maaßen ab:

da das Schiff Hercules nicht auf der versicherten Reise gänzlich verloren ging, oder doch als Schiff zu existiren aufhörte,

sonach sowohl nach Hamburg. Assecuranz-Recht — welches (vid. Art. 4. Tit. XI. der Assecuranz- und Haverey-Ordnung) abgesehen von dem Falle des Verschollenseins keinen Abandon eines versicherten Schiffes statuirt — als im Sinne des „Allgemeinen Plans" — welcher im §. 11 in der hier fraglichen Beziehung nur bestimmt, daß im Falle erfolgter Condemnation des Schiffes wegen eingetretener Seeunfähigkeit die Taxe der Police gelten solle — hier kein Totalverlust, sondern nur ein Havariefall vorliegt,

mithin vorgängige Aufmachung einer Dispache erforderlich und also auf die Klage, wie sie angebracht, nicht einzugehen ist.

38.

Rosz Vidal & Co., Kläger, gegen Conrad A. Auffm'Ordt in Vollm. der neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte, pcto. Frachtgelder des Schiffes Hercules.

Die auf Bezahlung eines Totalschadens der versicherten Fracht gerichtete Klage wurde durch das vom Obergericht auf Appellation der Kläger am 15. Dec. 1851 bestätigte Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 27. Octbr. 1851 angebrachter Maaßen abgewiesen:

da die Klage wegen der versicherten Frachtgelder einen Totalverlust geltend macht, ohne zu besagen, daß die Frachtgelder gänzlich verloren gingen oder daß — wie in der Police bedacht — „in Wirklichkeit gar keine Frachtgelder vorhanden gewesen",

wie denn auch, daß Letzteres der Fall war, nach dem was vorliegt, nicht anzunehmen ist.

39.

Wolters & Co., Kläger, Widerbeklagte, gegen Capt. F. A. Almeida, Schiff Tarujo, modo Dr. H. Loehr mand. nom. desselben, Beklagten, Widerkläger.

Nach Deposition der Fracht klagen Wolters & Co. gegen den Capt. Almeida wegen ihnen von demselben in beschädigtem

Zustande abgelieferter Waaren. In der vom Capitain angestellten Widerklage forderte er unter Anderem Crt. ℔ 48. Kosten der von ihm veranlaßten Besichtigung der Stauung durch die Schifferalten, mit welchem Gegenanspruch er jedoch abgewiesen wurde.

Aus dem Erkenntnisse der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 5. November 1851:

da die Kosten der Besichtigung durch die Schifferalten, zu deren Veranlassung der Empfänger nach §. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk keineswegs verpflichtet ist, welche ihm vielmehr lediglich durch rechtzeitige Anzeige abseiten des Schiffers ermöglicht werden soll, jedenfalls im vorliegenden Fall, wo der Empfänger dieselbe nicht veranlaßt hat, diesem auch nicht zur Last gebracht werden können.

40.

J. H. Meiners & Co., Kläger, gegen R. M. Sloman jun. als Schiffsmakler des Capitain Jacobs, Schiff Howard, Beklagten.

Der Beklagte hatte von den in seinem Schiffe eingenommenen Fäßern Südseethran eines, welches zertrümmert und in Folge davon entleert war, ohne vorherige Anzeige an die Kläger als Empfänger aus der Lage genommen, übrigens dessen gute Stauung durch die Schifferalten attestiren lassen.

Die Kläger wollen dieses Attest, weil sie bei der Besichtigung nicht zugezogen wurden, nicht gelten lassen, und fordern von dem Capitain Entschädigung für das zertrümmerte Faß.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erklärte im Erkenntnisse vom 17. Nov. 1851 das beklagtische Schiff für ersatzpflichtig, und ordnete ein Verfahren zu näherer Justificirung des Schadens an:

da den Klägern nicht seiner Zeit nach Maaßgabe §. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 gehörige Anzeige gemacht wurde,

hiernach das beklagtische Schiff allerdings Ersatz für das

fragliche Faß Südseethran, und zwar zufolge §. 15 der gedachten Verordnung nach Facturawerth, zu gewähren hat.

Dies Erkenntniß wurde von der zweiten Kammer auf Imploration des Beklagten am 6. Dec. 1851 in restitutorio bestätigt:

da der Art. 9 der Verordnung vom 27. März 1786 nach constanter Praxis des Handelsgerichts in dem im angefochtenen Erkenntniß zur Anwendung gebrachten strengen Sinne verstanden wird,

vgl. in dieser Beziehung namentlich das Erkenntniß in Sachen Vincent Janssen & Wendt gegen Lambertz & Co. vom 20. Oct. 1849 ejusque confirmatoria.

Der Grundsatz, daß der vom Capitain zu vergütende Schaden an der Ladung nach dem Facturawerthe zu berechnen ist, ward auch im Erkenntniß der ersten Kammer vom 9. Dec. 1852 in Sachen Pavenstedt & Droop gegen Capitain Benoist, aus welchem unten (Nr. 86.) ein Abschnitt mitgetheilt wird, und im Erkenntniß der zweiten Kammer vom 12. Oct. 1853 in Sachen Gehrckens nom. Capt. Wierkx gegen Luck ausgesprochen.

41.

Hochgreve & Vorwerk mand. nom. John Irving, als Rheder des Schiffes Arab, in London, später dieselben in eigenen Namen, Kläger, gegen Conrad A. Auffm'Ordt in Vollmacht der neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 20. November 1851, des Obergerichts vom 26. März 1852, des Ober-Appellationsgerichts vom 30. Nov. 1852.

S. Sammlung der Entscheidungen des Ober-Appellations-Gerichts zu Lübeck in hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. Nr. 80. S. 690 flg.

42.

H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capitain C. F. Goukema, Kläger, gegen Philip & Speyer, Beklagte.

Vergl. über den früheren Verlauf der Sache Nr. 26.

Der Kläger trat den ihm im Erkenntniß vom 9. Juli 1851 auferlegten Beweis an. In ihrer Submission dagegen erklärten die Beklagten, es sei die Waare nach vorausgegangener Untersuchung längst realisirt worden. Replicando bemerkte der Kläger: da die Beklagten, wie sie eben erklärten, die Waare ohne ihm vorher gemachte Anzeige verkauft hätten, wäre ihr Gegenanspruch wegen beschädigter Lieferung präjudicirt und ohne Weiteres zurückzuweisen. Auch sei jetzt der Capitain in die Unmöglichkeit versetzt, den zweiten, im Erkenntniß vom 9. Juli ihm auferlegten, Beweis zu führen, und könne ebenfalls die Größe des Schadens nicht mehr festgestellt werden. Die Beklagten erwiederten duplicando, die unterlassene Anzeige des Verkaufs könne höchstens im Liquidationsverfahren zur Sprache kommen, indem sie vielleicht jetzt nicht durch das Resultat der Auction allein den Betrag des Schadens darthun könnten, aber doch jedenfalls noch zu einem anderweitigen Nachweis desselben zu admittiren wären.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts stimmte dieser Argumentation der Beklagten in ihrem Erkenntnisse vom 6. Dec. 1851 bei:

da die Frage nach den Folgen der dem Kläger nicht gemachten Anzeige beim bevorstehenden Verkauf der Waaren erst bei der Justification des Schadens in Betracht kommt.

43.

Dr. Biesterfeld mand. nom. Capt. J. D. Meyer, Schiff Marie, Kläger, gegen Kleinwort Gebr., Beklagte,

und

Derselbe, mand. nom. Capt. F. H. Heinsohn, Schiff Anna Catharina, Kläger, gegen Dieselben, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts v. 11. Dec. 1851:

da den Beklagten geständlich am 22. Nov. Nachmittags 2 Uhr an der Börse durch den Makler Lüring angezeigt wurde,

daß der Kläger jetzt mit seinem Schiffe in den Kleve'schen Hafen hineinlege,

hiernach aber, ohne daß es einer weiteren Anzeige abseiten des Schiffers der ganzen Sachlage nach bedurfte, die 6tägige Liegezeit am nächsten Werktage, also am 24. November begann, somit, bei erst am 2. Dec. beendigter Entlöschung, der klägerische Liegegeld-Anspruch für drei Tage als gerechtfertigt erscheint,

daß die Beklagten dem m. n. Kläger die libellirten Crt. ℳ 15. 7 ß zu bezahlen schuldig.

Jahrgang 1852.

44.

Schiffer Johann Jürgen Böttcher aus Finkenwärder und Schiffer Hinrich Wendt jun. aus Curhaven, für sich und als Bevollmächtigte der Schiffer Hinrich Wendt sen., Wilh. Feldhusen, Ed. Olbers, Hinrich Schröder und Hinrich Broockmann, modo Dr. O. Meier mand. nom. der Ersteren, Kläger, gegen Capitain Claus Jäger, führend das Hamburgische Dampfboot Archimedes, modo Dr. Sloman, mand. nom. desselben, Beklagten.

Das beklagtische Dampfboot Archimedes kam auf einer Reise von Hull nach Hamburg am 3. Dec. 1851 früh vor die Mündung der Elbe, und gerieth um 5¾ Uhr etwas oberhalb Neuwerk auf den Grund. Wind, See und Strom trieben es immer höher hinauf auf den Sand, und alle Bemühungen, es wieder flott zu machen, blieben vergeblich. Dabei stieß es so stark auf den Grund, daß die Masten bebten; und als das Wasser etwas gefallen war, saß es auf dem Grunde fest. Der Capitain erkannte es für nothwendig, von der Ladung zu löschen und gab zwei Nothschüsse. Darauf kamen die sieben Kläger mit ihren Fahrzeugen, sechs Jollen und einem Ewer, von Curhaven heran. Fünf Jollen und der Ewer wurden beladen und kehrten mit dem eingenommenen Gut nach Curhaven zurück. Eine Jolle blieb in der Nähe des Dampfschiffs und brachte zwei Anker aus. Auch verblieben von der Besatzung der sieben Fahrzeuge neunzehn Mann auf dem Dampfboot. Der Wind

ging inzwischen von Nord-Ost nach Süd-West herum, und wurde das Wetter ruhig. Ueberhaupt waren diese sieben Fahrzeuge, wie aus der eigenen Darstellung der Kläger zu entnehmen ist, einer wesentlichen Gefahr nicht ausgesetzt. Am Nachmittag kam noch ein achtes Fahrzeug, ein Ewer, heran, in welches ebenfalls gelöscht wurde. Von 7½ bis 8½ Uhr Abends, bei Fluthzeit, wurde das Dampfschiff durch Arbeiten mit der Maschine und auf beiden Ankern flott gemacht und gelangte um 10½ Uhr nach Cuxhaven. Am 4. Dec. wurden die gelöschten Waaren wieder eingeladen, und am 5. Dec. ging das Dampfschiff nach Hamburg. Jenes achte Fahrzeug erhielt eine Vergütung von Crt.℔ 1000., mit den übrigen sieben Fahrzeugen konnte sich der Capitain nicht einigen.

Die Eigenthümer derselben erhoben daher gegen ihn wegen der dem Dampfschiffe Archimedes durch Löschen, Abwinden vom Strande ꝛc. geleisteten Nothhülfe eine Klage auf Crt.℔ 13,000 Berglohn. Sie hielten diese Forderung für gerechtfertigt, weil sie mit sieben Fahrzeugen und einigen 40 Mann zur Hülfe geeilt wären, und durch ihre angestrengtesten Bemühungen das Dampfschiff nebst Ladung, zusammen im Werth von vielleicht 250,000 oder 300,000 ℔ Crt., gerettet wäre, wobei sie leicht in die Gefahr hätten kommen können, ihre Fahrzeuge und ihr Leben zu verlieren.

Dagegen wurde vom Beklagten eingewandt: Es läge hier ein Bergungsfall gar nicht vor, sondern habe die Arbeit der Kläger im Wesentlichen nur im Löschen und Leichtern eines Theils der Ladung des Archimedes in ganz gefahrloser Weise bestanden. Daher könne ihr Lohn auch nur darnach bemessen, und ihnen höchstens das Doppelte eines gewöhnlichen Leichterlohns zugesprochen werden. Die Zahl der Besatzung könne nicht in Frage kommen, weil unnöthig viele Leute gekommen wären. Die auf dem Dampfschiff verbliebenen neunzehn Mann seien dort deshalb zurückgelassen worden, weil sie von den fünf Jollen und dem Ewer, nachdem dieselben beladen worden, nicht mehr hätten aufgenommen werden können. Namentlich auch mit Rücksicht darauf, daß das achte Fahrzeug, ein großer Ewer mit 15 Mann, welcher ungefähr an Gewicht so viel Ladung eingenommen habe,

als 4 klägerische Jollen zusammen, mit Crt. ℔ 1000. zufrieden gewesen sei, werde die libellirte Forderung übermäßig hoch erscheinen. Die Angabe der Kläger über den Werth des Dampfschiffes und seiner Ladung ließ der Beklagte unbeantwortet.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 5. Januar 1852:

daß in Erwägung aller sich aus der Verhandlung ergebenden Umstände

den mandantischen Klägern für die dem beklagtischen Schiffe Archimedes geleistete Nothhülfe hiemit die Summe von 3000 ℔ Crt. zu adjudiciren.

45.

Plomer & Co., Kläger, gegen Capt. Blackwood vom Dampfschiffe Martello, Beklagten.

Es wurde gegen den Capitain Blackwood eine Klage angestellt, weil derselbe die von seinem Makler engagirte Waare nicht eingenommen habe, und solche deshalb anderweitig verschickt werden mußte. Dagegen ward von dem Beklagten eingewandt, daß er gar nicht verpflichtet gewesen sei, die Waare einzunehmen, weil der Uebernahmezettel die Clausel „ohne Verbindlichkeit" gehabt habe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 10. Januar 1852:

da den Worten auf dem Uebernahmezettel*) Anlage 1 „ohne Verbindlichkeit" ein anderer Sinn als der, daß der Beklagte nicht unbedingt zur Verladung der fraglichen Waare verpflichtet sein sollte, bei einer sachgemäßen Interpretation, zumal hier von einem Dampfschiff die Rede ist, gar nicht entnommen werden kann,

---

*) Anmk. Uebernahmezettel ist eine Bescheinigung des die Frachten abschließenden Maklers, daß die in demselben bemerkte Waare von ihm für das fragliche Schiff zum Transport engagirt sei.

auch die von Klägern behaupteten anderweitigen Verabredungen der von ihnen selbst producirten Anlage 1 gegenüber keine Beachtung finden können,

vielmehr die angestellte Klage als mit den eigenen klägerischen productis in Widerspruch stehend erscheint,

daß Kläger mit ihrer Klage angebrachtermaaßen abzuweisen.

Dies Erkenntniß wurde auf Imploration der Kläger am 2. Febr. 1852 von der ersten Kammer in restitutorio confirmirt.

46.

Dr. Biesterfeld mand. nom. Capt. J. Speil, Schiff Margaretha, Kläger, gegen S. Heinemann & Co., Beklagte.

Nach der mit den Beklagten über das klägerische Schiff abgeschlossenen Chartepartie sollte dasselbe nach Ebeltoft in Jütland gehen und dort eine Ladung für einen Hafen der Elbe einnehmen. Als das Schiff in Ebeltoft angekommen war, wurde ihm daselbst ein Theil der Ladung angeboten, unter der Bedingung, den Rest in der Caloe-Bucht oder bei Naboedam entgegenzunehmen. Da sich der Capitain nicht für verpflichtet hielt, nach diesen Orten hinzusegeln, ging er hierauf nicht ein. Er erhielt demnach keine Ladung und stellte gegen die Beklagten als Befrachter eine Fautfracht-Klage an auf Crt.℔ 350. (später reducirt auf Crt.℔ 343.) Betrag der vollen Fracht, Crt.℔ 105. siebentägiges Liegegeld, Crt.℔ 30. Kosten zweier Fautfracht-Proteste und Crt.℔ 21. Kosten der Uebersetzung der Proteste.

Die Beklagten wandten ein: 1) Es sei bei Charterung des Schiffes ausbedungen und nur vergessen worden, in die Chartepartie hineinzuschreiben, daß das Schiff in Ebeltoft oder Revier seine Ladung einnehmen sollte. Daher sei der Capitain verpflichtet gewesen, sowohl den ihm in Ebeltoft unter jener Bedingung offerirten Theil der Ladung, als auch den Rest in der Caloe-Bucht oder bei Naboedam entgegenzunehmen, weil diese

Orte zum Revier von Ebeltoft gehörten. 2) Es habe der Capitain unterlassen, den leeren Raum seines Schiffs dem Ablader zu zeigen in Gemäßheit Art. 5. Stat. II, 15. 3) Er sei nicht nach einem der in der Charteparticstipulirten Bestimmungsorte gefahren. 4) Eventualiter sei der Fautfracht-Anspruch auf die halbe Fracht zu beschränken. 5) Liegegeld könne nicht gefordert werden, weil der Capitain nach Levirung des Protestes gleich hätte abfahren können. 6) Es habe hingereicht einen Protest wegen der Fautfracht zu leviren.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. Januar 1852:

da in der Chartepartie lediglich Ebeltoft als Ladeplatz bezeichnet ist, auch, wenn wirklich Kläger, wie Beklagte durch Anlage A. bescheinigen wollen, seine Ladung in Ebeltoft oder Revier einzunehmen sich verpflichtet hatte, er doch nicht in der Caloe-Bucht oder bei Naboedam Ladung einzunehmen verbunden war, weil diese Plätze nicht zum Revier von Ebeltoft gerechnet werden können,

da hiernach der Kläger, welchem zu Ebeltoft nur ein Theil der Ladung mit der Condition, den Rest in der Caloe-Bucht oder bei Naboedam einzunehmen, angeboten wurde, und der sodann ordnungsmäßig wegen Fautfracht protestirt hat, allerdings auf die volle in der Chartepartie stipulirte — nach unbestrittener beklagtischer Berechnung aber nur auf Crt.℔ 343. 12ß auskommende — Fracht Anspruch hat,

indem nämlich die beklagtische Ansicht, daß dieser Anspruch deshalb verwirkt sei, weil der Kläger demnächst nicht nach einem Hafen der Elbe abging, ersichtlich unrichtig ist,

ebensowenig aber hier, wo nicht der Fall der Charterung eines am Abladeplatz befindlichen Schiffes vorliegt, von einer Beschränkung auf die halbe Fracht die Rede sein kann,

da hingegen der Kläger, wenn er zu Ebeltoft nach dem 31. October — an welchem Tage zufolge der Chartepartie die Beladung beginnen mußte — noch einige Zeit länger als erforderlich war verblieb, doch desfalls keinen Liegegeldanspruch gegen die Beklagten geltend machen kann,

da endlich die Kosten der beiden levirten Proteste dem Kläger nicht abgesprochen werden können,

daß Beklagte Crt.✗ 343. 12 ß sammt Zinsen vom Klagetage, sowie die Kosten beider Proteste und deren Uebersetzung dem m. n. Kläger zu bezahlen schuldig.

Dies Erkenntniß wurde am 11. Februar 1852 auf Imploration der Beklagten von der zweiten Kammer in restitutorio bestätigt:

da sich so viel aus der geographischen Lage der in Betracht kommenden Oertlichkeiten von selbst ergiebt, daß Caloe und Naboedam nicht zum Revier von Ebeltoft gerechnet werden können, mithin die Frage, ob die Chartepartie auf „Ebeltoft und Revier" hätte lauten sollen oder nicht, irrelevant ist,

da die Bestimmung des Stat. II, 15, 5 über Bezahlung der halben Fracht als Fautfracht bei richtiger Interpretation, so wie der Natur der Sache nach, keinenfalls von dem Fall verstanden werden kann, wo das Schiff zur Erfüllung der Chartepartie bereits die Reise nach dem Abladeplatz zurückgelegt hat,

vergl. Pöhls Handelsrecht Bd. III. S. 586. 624.

die Behauptung der Beklagten aber, daß der Kläger zur Salvirung seiner Ansprüche von Ebeltoft wieder nach einem der in der Chartepartie bezeichneten Bestimmungshäfen hätte zurücksegeln müssen, mit allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen in Widerspruch steht,

auch der Einwand, daß der Kläger sich unbedingt geweigert habe, den ihm zu Ebeltoft angebotenen Theil der Ladung einzunehmen, aus den erhobenen Protesten sich von selbst widerlegt.

47.

F. G. Voigt, Schiffsmakler, nomine Capt. Heitmann, Schiff Hermann, Kläger, gegen H. W. Alfeld & Co., Beklagte.

Gegen die auf Bco.✗ 673. 6 ß angestellte Fracht-Klage wird von den Beklagten eingewendet, es sei dieser Frachtbetrag nach dem ausgelieferten Maaße zu hoch berechnet, auch habe der klägerische Capitain sich geweigert, eine Verklarung zu belegen, um es zu rechtfertigen, daß er weniger ausgeliefert habe, als die im Connossement angegebene Quantität.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 22. Januar 1852:

da das Connossement, welches mit der Clausel „Maaß unbekannt" gezeichnet, pure quittirt ist,

Beklagte auch gar nicht, wenigstens nicht mit genügender Bestimmtheit, behaupten, daß Capt. Heitmann weniger, als er eingenommen, ausgeliefert habe,

da ferner die Fracht zufolge der Charteparthie, worauf das Connossement Bezug nimmt, keineswegs nach ausgeliefertem, sondern nach eingenommenem Maaß zu berechnen ist,

da endlich dem Capt. Heitmann zur Beibringung einer Verklarung, wenn er deren nicht zu seiner Rechtfertigung bedarf, keine Verpflichtung obliegt,

daß Beklagte die libellirten Bco.℔ 673. 6 ß dem Kläger zu bezahlen schuldig.

48.

Marcus Delf Schiffer, Kläger, gegen J. C. Godeffroy & Sohn, Beklagte.

Die angestellte Klage beruhte auf der Behauptung, daß die Beklagten eigenmächtig ein dem Kläger gehöriges Schiff aus dem Altonaer Hafen geholt hätten, um sich dadurch wegen einer ihnen an den Kläger zustehenden Forderung Sicherheit zu verschaffen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 7. Februar 1852:

da das Fundament der erhobenen Klage lediglich in der behaupteten Selbsthülfe der Beklagten gefunden werden kann, durch welche dieselben sich in den Besitz des vom Kläger als sein Eigenthum angesprochenen Kuffschiffes Amalie gesetzt haben sollen,

der Umstand aber, daß als das Object solcher Klage ein Schiff erscheint, keineswegs geeignet ist die Competenz des Handelsgerichts für die an und für sich ersichtlich nicht vor dieses forum gehörende Streitigkeit zu begründen, indem der Art. 11.

der Handelsgerichts-Ordnung lediglich die mit Beziehung auf Schiffe eingegangenen contractlichen Verbindlichkeiten umfaßt,

daß Kläger mit seiner Klage von hier abzuweisen.

Dies Erkenntniß wurde vom Obergericht auf Appellation der Kläger am 8. März 1852 confirmirt.

49.

Capitain C. Linau, führend das Hamburger Barkschiff Minna, Kläger, gegen Wachsmuth & Krogmann, Beklagte.

Gegen die hier angestellte Frachtklage machte der Beklagte einen Gegenanspruch geltend, weil die eingeladenen Fässer Rum ordnungswidrig Bauch auf Bauch gestauet wären, was die Eindrückung der unteren Fässer durch die oberen zur Folge gehabt habe. Deshalb müsse der Capitain für die gesammte Leccage, abzüglich der gewöhnlichen, aufkommen.

Es erkannte die zweite Kammer des Handelsgerichts am 11. Februar 1852:

da Kläger, Widerbeklagter, das an den fraglichen Fässern Rum befundene außergewöhnliche Untermaaß, falls schlechte Stauung erwiesen wird, allerdings ersetzen muß,

auch die Behauptung, er habe in Havanna durch die dort gebräuchlichen Stauer die Waare stauen lassen, nicht geeignet ist ihn zu exculpiren, indem der Capitain im Allgemeinen selbst dafür aufzukommen hat, daß die von ihm eingenommenen Güter nach Seemannsgebrauch gestauet werden,

da indeß aus einer Vergleichung der Verklarung, in welcher der Widerbeklagte zugiebt, daß die zweite Lage der fraglichen Rumfässer auf der unteren und zwar Bauch auf Bauch gestauet gewesen, und der Schifferalten-Atteste, welche eine gute und seemannsgebräuchliche Stauung bezeugen, Zweifel entstehen müssen, sowohl darüber, ob alle hier in Betracht kommenden Fässer Bauch auf Bauch gestauet gewesen, als auch darüber, ob es unter allen Umständen als unerläßliche Bedingung einer Stauung nach Seemannsgebrauch zu betrachten sei, daß die Fässer „bauchdruckfrei“ liegen,

daß — unter Aussetzung der Entscheidung über die Anwendbarkeit des §. 9. der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk auf den vorliegenden Fall — vorgängig Commission zur persönlichen Vernehmung der Schifferalten C. H. Bremer und H. C. Wittrock zu verfügen.

50.

F. G. Voigt, Schiffsmakler, nom. Capt. Olthaus vom Schiffe Elise, Kläger, gegen Giovanni Schweicker, Beklagten.

Kläger stellte eine Klage auf Bco.℔ 250 Frachtgeld an.

Die Bezahlung dieses Betrages wurde von dem Beklagten verweigert, weil von der Ladung Besen 183 Bund und 15 lose Stücke beschädigt geliefert seien. Der Schaden sei nach Verabredung mit den Assecuradeuren zu Bco.℔ 250 berechnet. Diese verlangten aber vorherige Beibringung einer Verklarung. Es werde daher beantragt: principaliter den klägerischen Capitain zur Beibringung einer Verklarung zu verpflichten, eventualiter denselben nach §. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 1786 für Schadensersatz-pflichtig zu erklären.

Der Kläger replicirte: es habe der Beklagte seinen Wunsch nach Belegung einer Verklarung zu spät, nämlich erst 5 Wochen nach Löschung der Ladung, geäußert; auch habe er es unterlassen, den Schaden unter Zuziehung des Capitains gehörig zu constatiren.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. Februar 1852:

da in dorso des vorliegenden Connossements von der fraglichen Waare 183 Bündel 15 Stück als beschädigt geliefert seiner Zeit ordnungsmäßig abgeschrieben sind und Kläger auf seine frühere Behauptung, daß solches mit Widerspruch des Capitain Olthaus geschah, — nach den in termino vom 19. December vorigen Jahrs erfolgten speciellen Depositionen — jetzt überall nicht weiter recurrirt,

da jedoch das Präjudiz, welches der vom Beklagten in Bezug genommene § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 an die Verabsäumung der daselbst erwähn-

ten Anzeige knüpft, nicht darin besteht, daß der Schiffer einen in quanto überall nicht näher nachgewiesenen Schaden an der Waare selbst — von dem ja überhaupt nur die Rede sein kann — bezahlen müßte, sondern nur darin, daß derselbe der ihm sonst zuständigen Exculpirung verlustig wird,

nun aber dem Capitain Olthaus das Recht der Exculpirung durch Verklarung vom Beklagten gar nicht bestritten, vielmehr die beklagtischerseits verlangte Belegung einer Verklarung klägerischerseits verweigert wird,

sonach der gedachte § 9 hier überall nicht in Frage kommt, vielmehr, sofern der Kläger bei seiner bisherigen Weigerung dem principalen exceptivischen petito zu entsprechen beharren sollte, zunächst — ohne daß dabei gegen den Kläger die zwischen dem Beklagten und seinem Versicherer getroffene Abrede in Betracht kommen könnte — eine nähere beklagtische Angabe und Berechnung der Größe des Schadens an dem beschädigt gelieferten Theil der Waare erforderlich sein wird,

daß, sofern nicht der Kläger sich hinsichtlich der als beschädigt abgeschriebenen 183 Bündel 15 Stück durch Beibringung einer genügenden Verklarung exculpiren würde — wie derselbe innerhalb 14 Tage s. p. contumaciae zu thun schuldig — sodann vorgängig Beklagter eine gehörig specificirte Berechnung des Schadens an solcher Waare selbst beizubringen habe.

Dies Erkenntniß wurde von der zweiten Kammer in restitutorio am 17. März 1852 auf Imploration des Klägers bestätigt:

da der Capitain Olthaus dadurch, daß mit seinem Wissen und Willen ein Theil der Waare als beschädigt auf dem Connossement abgeschrieben wurde, von dem Vorhandensein eines Schadens vollständig unterrichtet war, mithin da er nicht behauptet, seinerseits auf eine sofortige genauere Constatirung und Schätzung desselben gedrungen zu haben, auch dem Beklagten, daß er dies unterlassen, nicht entgegenhalten kann,

da ferner der Schiffer zur Belegung einer Verklarung, sofern er deren zu seiner Exculpirung bedarf, auch ohne Aufforderung der Ladungsinteressenten zu schreiten hat.

51.

Dr. Biesterfeld mand. nom. Capt. N. Gargurewich vom Schiff Barone de Bruck, Kläger, gegen Dr. J. C. Knauth mand. noie Hesse Newman & Co. in Altona, Beklagte.

Gegen die vom klägerischen Capitain erhobene Frachtklage machten die Beklagten einen Gegenanspruch von Bco.℔ 4439. 7 ß geltend, weil durch Schuld des Ersteren die Reise verzögert sei, und deshalb die Ladung (Havana-Zucker) um 12 ß per 100 ℔ niedriger verkauft wäre. Sie behaupteten, daß der Capitain bei gehöriger Diligenz weit früher hätte eintreffen können, und sogar absichtlich die Reise verzögert habe, in der Hoffnung, daß die Schifffahrt auf der Elbe mittlerweile durch Eis unterbrochen und ihm dann eine anderweitige Ordre nach einem englischen Hafen ertheilt werde. Er habe nämlich gefürchtet, eher während des Winters einzufrieren, wenn er in die Elbe einlaufen würde, als wenn er in einen Hafen an der See einliefe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 16. Februar 1852:

da die Beschließung des Abgangs eines unterwegs in einem Hafen oder auf einer Rhede zur Fortsetzung seiner Reise fertig liegenden Schiffes im Allgemeinen dem individuellen sachkundigen Ermessen des Schiffers — welcher dabei nach seiner besten Einsicht nicht allein den momentanen Windstand, sondern auch alle sonstigen in Betracht kommenden Umstände, mit besonderer Berücksichtigung der speciellen Beschaffenheit seines Schiffes, im Interesse von Schiff und Ladung gewissenhaft zu erwägen hat — anheimgegeben werden muß,

hiernach aber nicht schon ohne Weiteres der Schiffer eines ihn zu Schadensersatz verpflichtenden „Verliegens günstigen Windes" nach Maaßgabe Stat. II, 14, 5 in allen Fällen beschuldigt werden kann, wo hinterher mit großer Wahrscheinlichkeit angenommen werden darf, daß er wirklich früher als geschehen mit glücklichem Erfolg hätte abgehen können,

da nun . . . . . . (folgen die Gründe, weshalb dem klägerischen Capitain wegen der bis jetzt constirenden Umstände eine schuldvolle Verzögerung der Reise noch nicht vorgeworfen werden könne),

da wenn aber dem Obigen zu Folge die dem beklagtischen Schadensanspruche von Bco. ℔ 4439. 7 β zu Grunde liegende Beschuldigung pflichtwidriger Verzögerung der Reise bis auf Weiteres als begründet nicht erachtet werden kann, doch andererseits den Beklagten der Beweis ihrer Behauptung, daß sich der Kläger zu einem längeren Verweilen zu Falmouth und zu Deal durch andere als solche Motive, welche das Interesse von Schiff und Ladung betrafen, bestimmen ließ, nicht abgeschnitten werden darf,

daß der beklagtische Schadensanspruch von Bco. ℔ 4439. 7 β **zu verwerfen, es könnte und wollte denn der mand. nom. Beklagte den Beweis erbringen:**

daß und wie weit der Kläger zu Falmouth oder zu Deal nicht im Interesse von Schiff und Ladung, sondern deshalb verblieb, weil er erwartete, daß inmittelst die Schifffahrt auf der Elbe durch Eis behindert und er in Folge dessen zu anderweiter Löschung Ordre erhalten werde.

Dies Erkenntniß wurde auf Appellation des Beklagten vom Obergericht am 16. Juli 1852 bestätigt.

52.

Dr. Adolf Stockfleth, mand. nom. C. H. Brockelmann, modo dessen Erben in Rostock, Kläger, gegen R. M. Sloman, Beklagten.

Die Erben des Rheders Brockelmann, welche mit dem Beklagten eine Chartepartie für eine Hin- und Rückreise geschlossen hatten, klagten gegen denselben die Fracht und diverse Spesen ein. Für die Rückreise war das Schiff vom Beklagten mittelst einer Recharter an ein englisches Haus verfrachtet worden. Derselbe bestritt einige Pöste der eingeklagten Rechnung und machte verschiedene Gegenforderungen geltend. Da diese mit der eingeklag-

ten Forderung nicht connex waren, so weigerte sich der Kläger sich darauf einzulassen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. März 1852:

da nach statutarischer Vorschrift jeder auswärtige Kläger Caution für die Widerklage zu bestellen schuldig ist, auch die Natur der vorliegenden Sache als einer Frachtsache, hier, wo es sich keineswegs um Zahlung von Fracht gegen Empfang der Waare handelt, nicht in Betracht kommen kann,

daß der Beklagte die liquiden 9684 Frcs. 6 Cts. und £ 9. 14 s 1 d. innerhalb 8 Tage ad depositum judiciale zu bringen, mand. nom. Kläger aber innerhalb derselben Frist auf die vom Beklagten geltend gemachten Gegenansprüche hauptsächlich zu handeln habe.

53.

P. E. Gestrin Wittwe, Klägerin, gegen J. Kröger, in Vollmacht der Elb-Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 7. April 1852:

da ...... die der Klägerin durch den Capt. Osterlund aus Brixham vom 12. Juni v. J. gewordene Mittheilung, daß derselbe in nächster Woche die Reise fortzusetzen gedenke, jedenfalls bei der am 14. Juli geschlossenen Assecuranz hätte angezeigt werden müssen,

da die Klägerin überdies im Besitz jener Mittheilung bei ganz gewöhnlicher Diligenz den bereits in der Börsenhalle vom 23. Juni gemeldeten Abgang des Wänskapen aus Brixham hätte wissen müssen,

demnach die der Klage zu Grunde gelegte Versicherung nach §. 15. und §. 33. des Allgemeinen Plans ungültig ist,

daß Klägerin mit ihrer Klage abzuweisen sei.

54.

John Marbs, Schiffszimmermann, Impetrant, gegen Bahr, Behrend & Co. in Liverpool, modo Dr. Ad. Stockfleth, mand. nom. derselben, Impetraten.

Das Schiff des Impetranten „Der 27. Mai" wurde nach einer Reise von Amerika in Liverpool, auf Andringen mehrerer Schiffsgläubiger, durch Erkenntniß des dortigen Admiralitäts-Gerichts zum öffentlichen Verkauf gebracht. Das Interesse des Impetranten hiebei wurde in seinem Auftrage von den Impetraten, Schiffsmaklern in Liverpool, wahrgenommen. Dieselben schickten hernach die jenes Schiff betreffenden Havariepapiere an G. H. Kämmerer Söhne in Hamburg, mit der Weisung, sie an den Impetranten nur gegen Bezahlung einer ihnen zuständigen Forderung von £ 106. 9 s 11 d. auszuliefern. Marbs legte auf diese Papiere Beschlag und provocirte die Impetraten zu gehöriger Geltendmachung ihrer behaupteten Forderung. Nachdem sie dies gethan, weigerte er sich ihre Ansprüche anzuerkennen, weil er das Schiff abandonnirt habe und die Impetraten für ihre Forderungen ein dingliches Recht an das Schiff gehabt hätten, solche daher beim Verkauf hätten liquidiren müssen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. April 1852:

da die Impetraten ihren auf Ersatz der in Anlage B berechneten Kosten gerichteten Gegenanspruch auf einen ihnen vom Impetranten ertheilten Auftrag sich der Angelegenheit des Schiffes „Der 27. Mai" anzunehmen gründen,

nun aber, wenn auch dieser Auftrag nur durch die vom Impetranten eingeräumte stillschweigende Gutheißung ertheilt und dabei nicht ausdrücklich Schadloshaltung zugesichert wurde, dennoch der Impetrant keineswegs ohne Weiteres deshalb jeden Ersatz ablehnen kann, weil er das gedachte Schiff abandonnirte,

indem ja der Abandon eines Schiffes den Rheder niemals entfreiet von Verbindlichkeiten, welche von ihm selbst hinsichtlich des Schiffes contrahirt wurden, vielmehr er für diese auch mit seiner fortune de terre verhaftet ist,

da andererseits aber die Impetraten, welche als Mandatare allen Fleiß zu prästiren hatten, nur solche Kosten, die sie für nothwendig zu erachten befugt waren, verausgaben durften und wegen dieser Kosten nur, soweit sie dieselben, unerachtet ihrerseits gehörig aufgewendeter Diligenz, aus dem Provenue des verkauften Schiffes nicht ersetzt erhielten, den Impetranten besprechen können,

sonach um so mehr erforderlich ist, daß die Impetraten vor Allem über den ganzen Hergang der hier fraglichen, das Schiff „Der 27. Mai“ betreffenden, Angelegenheit und ihre dabei entwickelte Thätigkeit, mit specieller Angabe auch des Zweckes, zu welchem die in der Anlage B in 6 Pösten als „cash to Capt.“ aufgeführten 60 £ vom Capitain Lafrenz bei ihnen angeliehen wurden, genaue Auskunft ertheilen,

daß vorgängig m. n. Impetrat solche Auskunftertheilung innerhalb 4 Wochen zu beschaffen habe.

55.

J. M. Precht, Schiffsmakler nom. Capt. J. D. Thompson, Schiff Transit, Kläger, gegen E. J. Bell, Beklagten.

Der gegen die libellirte Fracht erhobene Gegenanspruch war gegen die Rheder des klägerischen Schiffes Transit gerichtet, betraf aber nicht dieses nämliche Schiff.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 19. April 1852:

daß — da der Gegenanspruch, welchen der Beklagte den eingeklagten, an sich concedirten Frachtforderungen opponirt, nicht das Schiff Transit angeht —

Beklagter die libellirten Bco. ℋ 28. 13 ß, Bco. ℋ 10. 9 ß, Bco. ℋ 24. 10 ß, und Bco. ℋ 23 dem Kläger zu bezahlen schuldig;

und versteht es sich übrigens von selbst, daß dem Beklagten quaevis competentia in separato contra quem et quoscunque vorbehalten bleiben.

56.

Dr. Biesterfeld mand. nom. des Lootsen Hinrich Wolff in Develgönne, Kläger, gegen Capt. Joh. Bethee führend das Schiff Gottfried August, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 28. April 1852:

da den Böschlootsen als Lootsgeld 1 ℳ pr. Fuß hamb. Maaß Tiefgang des Schiffs und 1 ℳ über Sand nach constanter hiesiger Usanz zukömmt,

(s. u. a. wegen des 1 ℳ über Sand die Entscheidung in Sachen Dr. Voigt m. n. gegen W. Colledge aus dem Jahre 1850)

daß der Beklagte die eingeklagten 10 ℳ dem mand. nom. Kläger zu bezahlen habe.

57.

C. W. Möller, M. J. C. Möller's Nachfolger, Schiffsmakler, Kläger, gegen Capt. Ch. Fecker, führend das Schiff Johannes von Weener, modo F. G. Voigt, Schiffsmakler, mand. nom. desselben, Beklagten.

Der Kläger behauptet, es habe sich der beklagtische Capitain in einer Charteepartie mit Emile Paris Damas & Doumet verbindlich gemacht, sich, wenn er nach Hamburg käme, an ihn, den Kläger, zu adressiren, und klagt nun gegen denselben auf Auslieferung der Schiffspapiere, eventualiter Bezahlung der Courtage.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 29. April 1852:

da Kläger bei dem Befrachtungscontracte, in welchem sich angeblich Beklagter verpflichtete, an ihn sich zu adressiren, nicht concurrirte,

es aber hiernach einer Untersuchung nicht bedarf, ob denn überall der Makler nach der ganzen Stellung, welche ihm die

Maklerordnung anweiset, zu derartigen Stipulationen berechtigt sei,

daß Kläger mit seiner Klage abzuweisen.

Dies Erkenntniß wurde nach Imploration des Klägers in restitutorio von der zweiten Kammer am 22. Mai 1852 bestätigt:

da der Implorant aus der zwischen Emile Paris Damas & Doumet einerseits und dem Beklagten andererseits abgeschlossenen Chartepartie auch von dem besonders geltend gemachten Gesichtspunkt der negotiorum gestio aus keine Rechte für sich herleiten kann, indem die genannte Firma bei Abschluß einer Chartepartie für eigene Rechnung ersichtlich ihre eigenen und keineswegs die beklagtischen negotia gerirte.

58.

Hinrich Wahlen, Lootse von der Lühe, modo Dr. Voigt, mand. nom. desselben, Kläger, gegen Capt. P. G. Idmann vom finnischen Schiffe Hercules, Beklagten.

Es wurde vom Kläger für das Herauflootsen des beklagtischen Schiffes von der Bösch nach Hamburg ein Lootsgeld von $23\frac{1}{3}$ ℋ eingeklagt. Der Beklagte verweigerte dessen Bezahlung, weil durch die Schuld des klägerischen Lootsen das Schiff bei Blankenese auf den Grund gerathen sei, und daselbst bis zur nächsten Tide festgesessen habe, — wodurch für ihn, den Beklagten, außer dem Zeitverlust, auch noch der Uebelstand erwachsen sei, daß er wegen des Aufsitzens des Schiffes genöthigt gewesen sei, das Kupfer desselben nachsehen zu lassen. Auch sei mit dem Kläger verabredet worden, daß er, wenn das Schiff auf den Sand gerathe, unter allen Umständen kein Lootsgeld erhalten solle. Der Kläger bestritt sowohl diese Abrede als auch die Behauptung, daß das Schiff durch seine Schuld auf den Grund gerathen sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 6. Mai 1852:

da Kläger die beklagtischerseits behauptete Vereinbarung, daß er, falls das Schiff auf den Sand gerathen würde, jedenfalls Nichts erhalten solle, in Abrede stellt,

daß Beklagter den Beweis dieser Vereinbarung zu führen und innerhalb 8 Tagen anzutreten schuldig,

sowie Beklagter in gleicher Frist — sofern er nicht für den Fall der Nichterbringung obigen Beweises den Kläger ohne Weiteres zur Exculpirung durch sachgemäßen Eid admittirt sehen will — den Beweis klägerischer Verschuldung anzutreten hat.

Vgl. über den ferneren Verlauf der Sache No. 70.

59.

Dr. **Voigt**, mand. nom. Capt. G. **Mewes** vom Schiffe **Delphin**, Kläger, gegen **Heinemann** & Co., Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 10. Mai 1852:

da die Beklagten nicht bestreiten, daß die Ladung, welche der Kläger zu Ipswich erhielt, sich auf 406 Quarter Roggen beschränkte, und daß der „Delphin" noch fernere 94 Quarter hätte einnehmen können, es aber, zur Salvirung des desfallsigen klägerischen Fautfracht-Anspruchs, eines förmlichen Protestes nicht bedurfte, vielmehr genügt, wenn nur nachgewiesen wird, daß der Ablader vom Kläger zur Completirung der Ladung seiner Zeit aufgefordert wurde,

daß ratione der in Anlage 1 berechneten £ 7. 15 s. 1 d. mand. nom. Kläger den Nachweis zu erbringen habe:

daß der mandantische Kläger, bevor er mit seinem Schiffe Delphin von Ipswich abging, den Ablader daselbst zur Completirung der Ladung Roggen bis auf 500 Quarter aufgefordert habe.

60.

Capt. **Gravert** vom Dampfschiff **Elbe**, Kläger, gegen A. C. **Lübbren**, Beklagten.

Der Kläger, welcher das Schiff des Beklagten bei Eisgang von Cuxhaven nach Hamburg bugsirt hatte, klagt gegen denselben

das zum Betrage von Bco.$ 400 stipulirte Bugsirgeld ein. Der Beklagte will nur Crt.$ 270, welches das gewöhnliche Bugsirgeld sei, bezahlen, weil Kläger nicht sofort abgegangen, und nur im Hinblick darauf die Summe von Bco.$ 400 bewilligt sei. Dagegen bemerkt der Kläger: es sei das versprochene Bugsirgeld, wie auch der darüber ausgestellte Schein Anlage 1 zeige, keineswegs unter der Bedingung sofortigen Abganges auf den Betrag von Bco.$ 400 festgesetzt worden; es sei ferner diese Summe bei Eisgang nicht für eine besonders hohe Vergütung zu halten; auch könne ihm, dem Kläger, keine Verzögerung der Abfahrt vorgeworfen werden. Hätte er aber wirklich mit dem Abgange gezögert, so würde es vielleicht dem Beklagten oder dessen Capitain Tamcke zugestanden haben, den Bugsircontract aufzuheben und die Hülfe des klägerischen Schiffes von der Hand zu weisen, aber nimmermehr die Dienste desselben anzunehmen und hinterdrein eine Herabsetzung der stipulirten Vergütung zu beanspruchen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 21. Mai 1852:

da Beklagter nicht zu behaupten vermag, daß Capitain Tamcke auf früheren Abgang bestand, und dieser nur wegen grundloser klägerischer Weigerung nicht erfolgte,

überdies auch zufolge des jetzt beigebrachten Tarifs vom Beklagten in Anlage 1 gar nicht einmal ein ungewöhnlich hohes Bugsirgeld bewilligt war,

daß nunmehr Beklagter den von den libellirten Bco.$ 400, nach bereits adjudicirten Crt.$ 270, annoch rückständigen Betrag dem Kläger zu bezahlen schuldig.

Dies Erkenntniß wurde von der zweiten Kammer am 12. Juni 1852 auf Imploration des Beklagten in restitutorio bestätigt:

da der Beklagte gar nicht behauptet, mit der Rhederei der „Elbe“ dahin übereingekommen zu sein, daß gerade mit Rücksicht auf den sofortigen Abgang des Bugsirschiffes Bco.$ 400 bezahlt werden sollten — wie denn auch der Ausdruck der Anlage 1 einer solchen Auffassung in keiner Weise entspricht —,

also auch die beklagtische Behauptung, daß ihm Crt.$ 270

als das ordentliche Bugsirgeld aufgegeben sei, irrelevant ist, zumal die Taxe, ausweise der in Anlage 2 enthaltenen Bedingungen, bei Eisgang gar nicht zur Anwendung kommt,

unter diesen Umständen aber der beklagtische Antrag, das Bugsirgeld auf Crt. ℳ 270 festzustellen, völlig unzulässig ist, vielmehr dem Beklagten lediglich die Geltendmachung von Schadensansprüchen zustehen würde, zu deren Begründung die vom Beklagten lediglich hervorgehobene Thatsache des späteren Abganges ohne die Behauptung einer Verschuldung auf klägerischer Seite freilich ebensowenig genügen würde.

61.

Lorenz Sicks, Lootse aus Oevelgönne, Kläger, gegen Conrad Warnecke, als Rheder des Schiffes Ebeling, Beklagten.

Aus dem Erkenntnisse der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 12. Juni 1852:

da die in dieser Sache abgehörten Zeugen, deren Sachkenntniß an und für sich nicht zu bezweifeln ist, übereinstimmend und unter Mittheilungen über Details, welche ihre Kenntniß der betreffenden Umstände und Vorgänge ganz außer Zweifel setzen, dahin aussagen, daß das den Böschlootsen zukommende Lootsgeld im Allgemeinen usanzmäßig 1 ß pr. Fuß Tiefgang des Schiffes betrage, hiefür auch die Analogie der Curhavener Lootsenordnung nicht unerheblich ist,

da somit also der dem Kläger obliegende Beweis, daß das Lootsgeld im Allgemeinen für die Böschlootsen 1 ß pr. Fuß sei, als erbracht zu betrachten ist, während der Beklagte den im Erkenntniß vom 10. August 1850 ihm auferlegten Beweis der für Grönlandsfahrer dahin, daß für solche nur ½ ß pr. Fuß gezahlt werde, behaupteten Ausnahme nicht geliefert hat.

Dies Erkenntniß wurde auf Imploration des Beklagten am 9. Sept. 1852 von der ersten Kammer in restitutorio bestätigt.

62.

John Smith, früher Steuermann vom hamburger Schiffe Peru, modo Dr. Gallois, mand. nom. desselben, Kläger, gegen H. Lühs, Capt. und Eigner des hamburger Schiffs Peru, modo Dr. Aug. Sutor mand. nom. desselben.

Auf eine vom Steuermann Smith wegen viermonatlicher Gage angestellte Klage erkannte die erste Kammer des Handelsgerichts am 14. Juni 1852:

daß auf Grund der Artikel 12 und 14 der Handelsgerichtsordnung, sowie des §. 9 des Reglements des Wasserschouten vom 28. Decbr. 1849, wonach fortdauernd alle zwischen Schiffern und Schiffsvolk entstehenden Streitigkeiten zunächst bei dem Schouten behufs gütlicher Ausgleichung, eventuell aber zur Entscheidung bei den Schiffer-Alten, und in letzter Instanz bei dem Herrn Patron der Schiffer anzubringen sind,

Kläger mit seiner Klage hier ab- und ad forum competens zu verweisen.

63.

Dr. Carl Leo mand. nom. J. Stolte, Capitain vom Schiffe Dido aus Curhaven, Kläger, gegen M. T. Schmidt, Beklagten.

Der Beklagte hatte das klägerische Schiff gechartert, um eine Ladung Leinkuchen von Memel nach Lynn in England zu bringen. 12 Tage nach Ankunft des Schiffes in Memel mußte dasselbe seine Ladung erhalten haben. Die Beladung war indessen erst nach 27 Tagen beendet und forderte deshalb Kläger Ueberliegegeld für 15 Tage à 2 £ mit 30 £.

Es ward vom Beklagten eingewandt, daß er durch höhere Gewalt verhindert wurde, die Ladung früher zu liefern, indem die einzuladenden Leinkuchen von Tilsit auf der Memel her erwartet wären, und die Schifffahrt auf diesem Flusse erst sehr spät eröffnet worden sei. Auch habe Kläger seinen libellirten Anspruch dadurch ver-

wirkt, daß er denselben nicht gegen den Ladungsempfänger geltend gemacht habe.

Gegen letzteren Einwand replicirte der Kläger, er habe die Ladung wegen des Liegegeldes in Lynn retiniren wollen, doch habe ihm ein dortiger Notar, an welchen er sich in dieser Angelegenheit gewandt, davon abgerathen, weil nach Englischem Rechte eine Retention des Frachtguts wegen Liegegeldes nicht zulässig sei.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 23. Juni 1852:

da, auch wenn wirklich bei Ankunft des Capitain Stolte in Memel die dortige Binnenschifffahrt noch nicht eröffnet gewesen sein sollte, in diesem Umstand doch durchaus keine den Beklagten von Erfüllung seiner contractlichen Verbindlichkeiten befreiende höhere Gewalt gefunden werden könnte, an und für sich also der Anspruch auf Liegegeld zufolge § 5 der Charteparte allerdings begründet ist,

der Kläger aber wegen des fraglichen Ueberliegegeldes sich an den Empfänger der Ladung zu halten hatte, keineswegs aber deshalb auf seinen Befrachter zurückkommen kann, nachdem er die Ladung ausgeliefert, ohne solchen Anspruch geltend zu machen, es sei denn, daß, wie Kläger allerdings behauptet, nach Englischem Rechte die Ladung für solchen Anspruch nicht haftet,

daß mand. nom. Kläger den Beweis zu führen habe:

daß der Empfänger der Ladung nach Englischem Rechte auch dann nicht für das zufolge Charteparte wegen verzögerter Beladung verwirkte Liegegeld verantwortlich ist, wenn das Connossement ausdrücklich auf die Charteparte Bezug nimmt.

64.

De Chapeaurouge & Co., Kläger, gegen G. E. Nowohl in Vollmacht der neuen 12. Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Der Beklagte hatte auf extra imaginairen Gewinn einer Ladung Roggen von Fecamp und Eu in Frankreich nach Ham-

burg die Summe von Bco. ℳ 1000 mit der Clausel „auf behaltene Ankunft des Schiffes“ nach den Bedingungen des Allgemeinen Planes versichert. Wegen Seeunfalles lief das Schiff in Texel ein, daselbst wurde der Roggen wegen angeblicher Seebeschädigung verkauft, der Erlös deckte den versicherten extra imaginairen Gewinn nicht und wurde deshalb der Beklagte auf Bezahlung der von ihm gezeichneten Summe belangt.

Der Haupteinwand des Beklagten ging dahin, daß der Roggen aus einem anderen Grunde, als den hinsichtlich jener Clausel im §. 41. des Allg. Planes sub b angeführten, vergl. oben S. 27. sub 15., seinen Bestimmungsort nicht erreicht habe. Insbesondere könne nicht Seeschaden als Grund davon angesehen werden, weil der Roggen gar nicht sehr beschädigt und ein Verkauf desselben durchaus nicht nothwendig gewesen wäre. Nur willkürliches Verfahren des Capitains und seiner Makler habe den Verkauf veranlaßt, was zu den in jenem §. 41. erwähnten Seeschäden nicht gerechnet werden könne. Das Wort Seeschäden sei hier in seiner eigentlichen Bedeutung zu nehmen, wonach nur die durch Wetter, Wellen, Klippen u. s. w. verursachten Verlüste darunter zu verstehen seien.

Dieser Einwand wurde von der ersten Kammer des Handelsgerichts im Erkenntniß vom 21. Juni 1852 zurückgewiesen:

da der Beklagte nicht bestreitet, daß in der libellirten Police eine nach §. 41. sub b des Allgemeinen Planes zu beurtheilende Versicherung Imaginair-Gewinnes auf behaltene Ankunft vorliegt,

es hiernach, bei genügend nachgewiesenem Versicherungs-Interesse, für den Klaganspruch überhaupt nur darauf ankommt, ob die Waare aus Gründen, die der Beklagte zufolge des Versicherungs-Contracts zu vertreten hat, den Bestimmungsort nicht erreichte, keineswegs aber darauf, ob die Waare, hätte sie den Bestimmungsort erreicht, den versicherten Gewinn wirklich würde gewährt haben,

nun aber selbst wenn der am 19. December zu Texel Statt gehabte Verkauf der Waare nicht durch ihren befundenen seebeschädigten Zustand nothwendig bedingt gewesen wäre, doch gegen den Beklagten entscheidet, daß derselbe nach Inhalt der Police fü etwaige Versehen des Schiffers den Klägern verant-

wortlich ist, der gedachte Verkauf aber ohne alle Mitwirkung der Kläger geschah und diese auch überall nicht einmal in der Lage sich befanden, ihn verhindern zu können . . . .

65.

Capt. Toosbuy, führend das Schiff Gloriosa, Kläger, gegen Chr. Matth. Schröder & Co., Beklagte.

Es wurde hier ein Betrag von Bco.♯ 300 eingeklagt, welcher dem klägerischen Capitain in der Charteparte für den Fall, daß er die Reise zur Zufriedenheit der Passagiere vollenden werde, zugesichert war. Die Beklagten wollten ihm diese Summe erst dann auszahlen, wenn er den Nachweis erbracht hätte, daß diese Bedingung der zugesagten Gratification erfüllt worden sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 1. Juli 1852:

da der Sinn der hier vorliegenden Vereinbarung unverkennbar dahin geht, daß der Kläger auf die ihm für die Einräumung der Hauptcajüte bewilligte Gratification von 300 Bco.♯ dann keinen Anspruch haben sollte, wenn er den Passagieren zur Unzufriedenheit gegründete Veranlassung gab,

sonach die Beweislast hier die Beklagten treffen muß,

daß Beklagte den Beweis zu führen haben:

daß der Kläger den Passagieren auf der fraglichen Reise gegründete Veranlassung zur Unzufriedenheit gegeben habe.

66.

C. J. Rissle, Schiffsmakler, Kläger, gegen Schulte & Schemmann, Beklagte.

Der Kläger hatte Crt.♯ 9 eingeklagt, welche er für das Stader-Zoll-Attest der den Beklagten gehörigen Ladung des Schiffes Maria, Capitain Engelken, ausgelegt hatte.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. Juli 1852:

da, nach einer auf praktischen Gründen beruhenden constanten Usanz, die hier in Rede stehenden Kosten dem Schiffe zur Last kommen,

daß Kläger mit seiner vorliegenden Klage abzuweisen.

Dies Erkenntniß wurde von der zweiten Kammer nach Imploration des Klägers am 25. August 1852 in restitutorio bestätigt:

da die Berichtigung der Kosten des fraglichen Attestes usanzmäßig als eine dem Schiffe obliegende Leistung betrachtet wird, und zwar deshalb, weil gewöhnlich der Schiffer es ist, der die Vortheile der hamburgischen Flagge in Beziehung auf die Stader-Zoll-Freiheit des hamburgischen Gutes in der muthmaaßlich besseren Fracht zu genießen hat.

67.

A. F. Streland, Uebernehmer von Baggerarbeiten, Kläger, gegen Robert Cook, Capitain vom englischen Dampfboote Mercator, modo Dr. Dan. Hertz mand. nom. desselben, Beklagten.

Das Schiff des Beklagten stieß mit der Schute des Klägers zusammen, und sank letztere auf den Grund. Auf Kosten des Beklagten wurde sie wieder heraufgeholt und demnächst für Crt.ℳ 16. 8 ß, welche Beklagter von jenen Kosten in Abzug brachte, verkauft. Der Kläger fordert von ihm Ersatz des ganzen an der Schute und ihrem Inventar entstandenen Schadens, mit resp. Crt.ℳ 1000 und Crt.ℳ 500. Der Beklagte will nur die Hälfte des Schadens tragen, monirt gegen die Höhe jener zwei Beträge und verlangt, daß auch seine Ausgaben, um die Schute vom Grund wieder heraufzuholen, als gemeinschaftliche beiderseits zu gleichen Theilen zu tragende Unkosten behandelt würden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. Juli 1852:

da der Kläger nicht zu behaupten vermag, daß der frag-

liche Unfall abseiten des beklagtischen Schiffes vorsätzlich herbeigeführt wurde,

hiernach aber, nach Maaßgabe Art. 1 und 2. tit. VIII. der Assecuranz und Havarie-Ordnung,

> s. auch obergerichtliches Erkenntniß in Sachen Capt. Hayden, gegen De Chapeaurouge & Co., vom 21. September 1838,

der Schaden als gemeinschaftlicher zu behandeln ist,

zu solchem Schaden jedoch nicht der Kostenbetrag hinzuzurechnen ist, den der Beklagte verausgabt hat, um die verunglückte Schute mittelst der Taucherglocke aus dem Elbgrunde herauszuholen, indem . . . .

da vielmehr die in Anlage B. berechneten Kosten — abgesehen von den mit Crt.℔ 12 aufgeführten Kosten für Taxirung der Schute — zur alleinigen Last des Beklagten verbleiben müssen,

da übrigens es bei der in Anlage A. vorliegenden Taxe, wonach die Schute vor dem Unfall einen Werth von Crt.℔ 600 hatte, sein Bewenden behalten muß,

so daß der zur Zeit liquide gemeinschaftliche Schaden sich auf Crt.℔ 612 beläuft, also — da die gedachten 12 ℔ vom Beklagten berichtigt wurden — dem Kläger, vorbehältlich seines Anspruchs auf Ersatz der Hälfte des nachzuweisenden Inventariumswerthes, Crt.℔ 294 zu adjudiciren sind,

> daß Beklagte solche Crt.℔ 294 dem Kläger zu bezahlen schuldig; und hat Kläger eine möglichst genaue Specification des in der verunglückten Schute befindlich gewesenen Inventariums beizubringen.

Dies Erkenntniß wurde auf Appellation des Klägers und Imploration des Beklagten vom Obergericht am 3. Sept. 1852 bestätigt.

Vergl. über den ferneren Verlauf der Sache Nr. 79.

68.

Lutteroth & Co., Kläger, gegen Capt. A. Martinich, führend das österreichische Schiff Amore Fraterno, Beklagten
und
Joh. Ant. Schröder & Co., Kläger, gegen denselben, Beklagten.

Erkenntnisse der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 15. Juli 1852 in beiden Sachen:

daß der Beklagte mit Löschung der an die Kläger verladenen Güter, gegen Einhändigung eines von den Inhabern des durch Beklagten gezeichneten Bodmereibriefes, den Herren Joh. Berenberg Goßler & Co., ausgestellten Reverses des Inhalts:

daß sie den Schiffer, das Schiff und die Fracht von den ihnen aus dem Bodmereibriefe zustehenden Ansprüchen für diejenigen Beträge entbinden, für welche die an Lutteroth & Co. (Johann Anton Schröder & Co.) verladenen Waaren zur Einlösung des Bodmereibriefes zu contribuiren haben werden,

unverzüglich und zwar bei Strafe von 100 Rthlr. fortzufahren.

69.

F. G. Voigt, nom. Capt. J. Altmeppen vom Schiffe Columbus, Kläger, gegen G. Saling & Co., Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 16. August 1852, des Obergerichts vom 29. November 1852 und des Ober-Appellations-Gerichts vom 30. April 1853.

S. Sammlung der Erkenntnisse des Lübecker Ober-Appellations-Gerichts. Bd. 2. Nr. 83. S. 720 flg.

In dem Erkenntnisse des Handelsgerichts findet sich noch, in Betreff des vom Kläger geforderten Kostenersatzes für eine Besichtigung der Stauung durch die Schifferalten, folgender, in jener Sammlung nicht mit abgedruckter Satz:

da hingegen die Kosten der Besichtigung, deren Beschaffung ja dem Schiffer gar nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, da dieser dieselbe veranlaßt, nicht den Beklagten zur Last gebracht werden können.

Auch in Sachen Gehrckens, Capt. Wierkr, gegen J. P. C. Luck ward von der zweiten Kammer des Handelsgerichts am 12. October 1853 erkannt, daß das im Art. 9. der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk angedrohete Präjudiz nur bei wirklichem Manco der gelieferten Waare in Anwendung komme.

70.

Hinrich Wahlen, Lootse von der Lühe, modo Dr. Voigt, m. n. desselben, Kläger, gegen Capt. P. G. Idmann, vom finnischen Schiffe Hercules, jetzt Dr. Knauth als Caventen für denselben, Beklagten.

Vergl. Nr. 58, ein am 6. Mai 1852 in dieser Sache ergangenes Erkenntniß.

Beklagter hatte die in diesem Erkenntnisse ihm auferlegten beiden Beweise durch Zeugen und die Verklarung seiner Schiffsmannschaft angetreten, welche letztere am 15. Mai 1852, also nach jener Beweisauflage, belegt war.

In dem Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 26. August 1852 wurden beide Beweise für verfehlt erachtet und der Kläger zu einem Reinigungseid zugelassen:

da für den im Erkenntniß vom 6. Mai d. J. dem Beklagten auferlegten Beweis die Verklarung nicht in Betracht kommen kann, weil sie — abgesehen von dem Umstand, daß ihr in Beziehung auf das vorliegende zur Zeit der Belegung bereits im Streit befangene Verhältniß überall nur eine sehr geringe Beweiskraft zugeschrieben werden kann, — davon, daß der Kläger mit der vom Capt. Idmann behaupteten Bedingung einverstanden gewesen sei, Nichts enthält.

71.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, Kläger, Impetranten, gegen Schiffer D. van Gend, führend das holländische Schiff Adriana, modo Dr. Biesterfeld, mand. nom. desselben, Beklagten, Impetraten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 2. September 1852:

da K. Dorsmann zur Zeit als er die fraglichen 3000 fl. als Vorschuß auf die Fracht des Schiffes Adriana von den Klägern Impetranten erhielt, dirigirender Rheder — „Buchhalter“ — des gedachten Schiffes war,

nun aber die in den Art. 327 und 335 des Niederländischen Handelsgesetzbuchs dem Buchhalter des Schiffs gewährte generelle Befugniß, die übrigen Rheder zu vertreten und, vorbehältlich des ihnen zuständigen Abstandsrechtes, zu verpflichten, weder durch sonstige Bestimmungen des Niederländischen Gesetzes noch durch den jetzt vorliegenden Rhederzettel hinsichtlich Contrahirung eines Frachtvorschusses irgendwie limitirt ist,

sonach auch, wenn wirklich die libellirten 3000 fl. nicht dem Schiffe Adriana zu Gute gekommen, vielmehr von Dorsmann veruntreuet wären, dennoch das Recht der Kläger, Impetranten, aus der Fracht und soweit diese — namentlich wegen darauf haftender bevorzugter Ansprüche — nicht ausreicht, aus dem Schiffe selbst, mithin jetzt ohne Weiteres aus der ihnen gegen Aufhebung der angelegten Befehle bestellten Caution ihre Befriedigung zu verlangen, keinem Zweifel unterliegen kann,

. . . .

daß Beklagter, Impetrat, die libellirten holl. fl. 3000 den Klägern Impetranten zu bezahlen schuldig.

Dies Erkenntniß wurde auf Appellation des Beklagten vom Obergericht am 10. Decbr. 1852 bestätigt:

da die Contrahirung eines Vorschusses auf die Fracht nicht zu denjenigen Handlungen des dirigirenden Rheders gehört, bei welchen das Niederländische Handelsgesetzbuch die ausdrückliche Zustimmung der Mitrheder erfordert, auch der beigebrachte Rhe-

derei-Contract den dirigirenden Rheder in dieser Beziehung nicht beschränkt,

da demnach die Mitrheder des Schiffs Adriana durch die, innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse von dem dirigirenden Rheder eingegangene, Verbindlichkeit nach Maaßgabe Art. 335 des Niederländischen Handelsgesetzbuches verpflichtet sind, und dafür mit ihrem Schiffsvermögen, somit, falls die Fracht zur Erfüllung der Verbindlichkeit nicht ausreicht, mit dem Schiffe selbst aufzukommen haben.

72.

P. C. Bödeker, Schiffsmakler, nom. Capt. P. Poldervaart, Schiff Vereeningen, Kläger, gegen J. C. Diercks & Co., Beklagte.

Gegen die für eine Ladung Schwefel von Palma nach Hamburg eingeklagte Fracht erhoben Beklagte einen Gegenanspruch, weil ihnen angeblich 7635 ℔ zu wenig geliefert seien. Das Connossement lautete über eingeladene 1365 Cantar, war aber vom Capitain mit der Clausel „Gewicht und Inhalt unbekannt" gezeichnet und von dem die Löschung besorgenden Ewerführer quittirt worden. Die Beklagten behaupten, diese 1365 Cantar hätten hier auszuliefernde 218,400 ℔ ergeben müssen, es wären aber nur 210,765 ℔ ausgeliefert worden. Sie meinen, daß die Connossements-Clausel „Gewicht und Inhalt unbekannt" ihrer Gegenforderung nicht entgegenstehe, weil jene Zahl 1365 im Connossement von der Hand des klägerischen Capitains herrühre, auch ein Exemplar der Connossemente — welches übrigens nicht vom Capitain unterzeichnet worden — mit jener Clausel nicht versehen sei.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 4. September 1852:

da, betreffend den beklagtischerseits erhobenen Gegenanspruch für angeblich zu wenig gelieferte 7635 ℔ Schwefel, in dieser Beziehung der Umstand, von wem die Zahl 1365 in den Connossementen geschrieben worden, völlig gleichgültig ist,

auch das gar nicht von dem Capitain, sondern von dem

Ablader unterzeichnete und in den Händen des Capitains befindlich gewesene Connossement, Anl. E., diesem gegenüber nicht in Betracht kommt,

vielmehr dasjenige Connossements-Exemplar, auf welches die Beklagten die Waare gelöscht haben, hier allein maaßgebend sein kann,

die auf diesem befindliche Clausel „Gewicht und Qualität unbekannt" aber den Capitain bekanntlich nur gegen die Verpflichtung schützt, das als eingenommen bezeichnete Gewicht unbedingt auszuliefern, wogegen der von den Empfängern zu führende Beweis, daß der Capitain wirklich mehr eingenommen als ausgeliefert habe, denselben deshalb nicht abgeschnitten werden kann,

daß . . . . die Beklagten den Beweis zu führen haben:

daß Capitain Poldervaart 7635 ℔ Schwefel mehr in Palma eingenommen als hier abgeliefert habe.

Vergl. über den ferneren Verlauf der Sache Nr. 88.

73.

Capt. J. M. Kruse, vom schwedischen Schiffe Jenny, Kläger, gegen F. J. Tesdorpf & Sohn, Beklagte.

Das klägerische Schiff Jenny war für eine Fahrt von Rio de Janeiro ab gechartert mit 30 Liegetagen zum Laden und Löschen und der Verpflichtung, im Canal auf Ordre zu warten, und zwar so lange, bis, nach geschehener Meldung seiner Ankunft nach London, mit umgehender Post von dort die Aufgabe des Bestimmungsortes eintreffen könnte. Das Schiff kam am 26. Juni in Cowes an, erhielt seine Ordre am 8. Juli und segelte dann fort. Der Kläger forderte nun Ueberliegegeld für 9 Tage mit £ 36, da er in Cowes 13 Tage auf Ordre gewartet habe, solche aber, wenn mit umgehender Post befördert, schon nach 4 Tagen hätte eintreffen müssen.

Die Beklagten entgegneten, daß die in der Chartepartie stipulirten 30 Liegetage sowohl für das Laden und Löschen als auch für das Warten im Canal gelte. Danach aber könne kein

Liegegeld gefordert werden, weil in Rio zum Laden nur 7 und in Hamburg zum Löschen nur 10 Tage gebraucht seien. Auch könne die Wartezeit in Cowes vom 26. Juni bis zum 8. Juli nur zu 12 Tagen gerechnet werden, weil der Tag der Ankunft daselbst oder der Tag des Abgangs nicht mit in Rechnung kommen könne.

Die erste Kammer des Handelsgerichts verwarf im Erkenntniß vom 9. Sept. 1852 die beklagtische Interpretation der Charteparti e, indem die stipulirten 30 Tage sich bloß auf die Lade- und Löschzeit bezögen, adjudicirte aber dem Kläger nur ein Liegegeld von 8 Tagen mit £ 32:

da der beklagtischen Interpretation des fraglichen passus der Chartepartie entgegensteht . . . .

die Beklagten aber nicht etwa mit Bestimmtheit behaupten, daß die Sache in dem von ihnen angegebenen Sinne zu Rio de Janeiro ausdrücklich mit den Klägern verabredet gewesen,

da übrigens aus dem unter der Chartepartie befindlichen Atteste sich ergiebt, daß das klägerische Schiff nicht volle 13, sondern nur volle 12 Tage zu Cowes auf Ordre gewartet hat.

Dies Erkenntniß wurde auf Imploration der Beklagten von der zweiten Kammer am 6. Oct. 1852 in restitutorio bestätigt und kommt in diesem Erkenntniß folgender Satz vor:

da es ferner durchaus nicht ungewöhnlich ist, wegen der Beladungs-, Lösch- und Wartezeit so zu stipuliren, wie das Erkenntniß a quo die vorliegende Chartepartie auffaßt, unter diesen Umständen aber ein Beweisverfahren darüber, daß die ursprünglichen Contrahenten etwas Anderes beabsichtigten, als was die einfache grammatische Interpretation ergiebt, um so weniger eingeleitet werden darf, als es sich um einen Vertrag handelt, der seinem Wesen nach an einem dritten Ort und von Dritten erfüllt werden soll, bei dem also die schriftliche Abfassung das eigentlich Wesentliche ist.

74.

T. E. & E. Vidal, Kläger, gegen H. A. Holle in Vollmacht der patriotischen Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Das Schiff Rose kam beschädigt in San Francisco an. Es wurde von den besichtigenden Sachverständigen für reparaturfähig erklärt, zugleich aber bemerkt, daß die Kosten der Reparatur mehr betragen würden, als das Schiff, nachdem es reparirt worden, in San Francisco werth wäre. Deshalb wurde dasselbe von der competenten dortigen Behörde condemnirt und öffentlich verkauft. Die Kläger forderten nunmehr auf Grund des §. 11. des Allg. Plans Ersatz nach der in der Police enthaltenen Taxe des Schiffes, nicht nach der Reparaturtaxe auf Grund des §. 102.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 13. September 1852:

da das Schiff Rose, zur Zeit als die in der Police stipulirte zweimonatliche Frist nach seiner Ankunft am Bestimmungsort San Francisco expirirt, mithin der Risico der Beklagten abgelaufen war, sich keineswegs im Sinne des Allgemeinen Plans (s. § 114 desselben) im Zustande der Seeunfähigkeit befand, d. h. in einem solchen Zustande, daß es nicht durch Reparatur zu einem seefähigen Schiffe wieder hergestellt werden konnte,

hiernach aber die Beklagten — ohne daß irgendwie in Betracht kommt, ob demnächst die Reparatur wirklich beschafft oder solche, wie geschehen, wegen angeblich geringen Verkaufswerthes, den das Schiff in reparirtem Zustande zu San Francisco für die Kläger gehabt haben würde, unterlassen und vielmehr Condemnation des Schiffes erwirkt wurde — lediglich, soviel die Particular-Havarie betrifft, nach Maaßgabe der im § 102 des Allgemeinen Plans erwähnten Reparatur-Taxe Ersatz zu gewähren haben,

also die Klage, welche die Beklagten in Grundlage der libellirten von den Klägern veranlaßten Dispache bespricht, angebrachtermaaßen zurückzuweisen ist,

daß Kläger mit ihrer Klage angebrachtermaaßen abzuweisen.

Dies Erkenntniß wurde vom Obergericht auf Appellation der Kläger am 3. Januar 1853 bestätigt.

75.

Dr. Biesterfeld mand. nom. Schiffer H. C. Lange, führend das Schiff Juno, als Verfrachter, Kläger, gegen Kleinwort Gebrüder, als Befrachter, Beklagte.

Gegen die auf Liegegeld wegen verzögerter Beladung des Schiffes Juno angestellte Klage erhoben die Beklagten den Einwand, daß der Kläger sich wegen dieses Anspruches an die Ladungsempfänger in Glasgow hätte halten müssen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. October 1852:

da der Kläger durch Unterzeichnung des vorliegenden Connossements wegen der dem Befrachter laut Chartepartie obliegenden Leistungen eine ausdrückliche Anweisung an den Empfänger der ihm gelieferten Ladung angenommen hat,

derselbe also nach seerechtlichen Grundsätzen auf den Befrachter selbst nur dann würde zurückkommen können, wenn er aus der Ladung seine Befriedigung, sei es weil dieselbe nicht zureichte, sei es weil die Gesetze des Bestimmungsortes dem entgegenstehen, nicht hat erhalten können,

im vorliegenden Fall auch der m. n. Kläger das Letztere bestimmt behauptet hat,

daß mand. nom. Kläger zu beweisen habe:

daß nach dem in Glasgow geltenden Recht der Capitain sich rücksichtlich des wegen verzögerter Beladung aufgelaufenen Ueberliegegeldes auch dann nicht an den Empfänger halten könne, wenn das Connossement ausdrücklich auf die Chartepartie und zwar — wie im vorliegenden Fall — wegen der Fracht und der sonstigen Bedingungen derselben Bezug nimmt.

76.

J. H. Dirks, Schiffsmakler, nom. Capt. C. Holk vom Schiffe Expreß, Kläger, gegen Kempney & George, Beklagte.

Aus dem Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 4. October 1852, auf Imploration der Beklagten von der zweiten Kammer am 20. November 1852 aufgehoben, auf Contra-Imploration des Klägers vom Obergericht am 13. Decbr. 1852 wieder hergestellt:

Aus dem § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 ist nicht

f. auch obergerichtliches Erkenntniß in Sachen Capt. List gegen Evers vom 2. Oct. 1846

eine praesumtio juris et de jure zu entnehmen, daß jedes vor erfolgter Anzeige aus der Lage genommene, beschädigt befundene Frachtgut mangelhaft gestauet gewesen.

77.

Dr. Biesterfeld mand. nom. D. Hagens in Bremen als Verfrachter des Schiffes Louise, Capitain J. D. Plate, Kläger, gegen F. A. Krannichfeldt, Beklagten.

Aus dem Erkenntnisse der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 16. Oct. 1852:

da der Beklagte nach dem §. 2. der fraglichen Charteparție berechtigt war, das Schiff Louise mit einer vollen und bequemen Ladung trockener Häute oder sonstiger Landesproducte zu beladen, mithin auch, da der Kläger sich eine aus leichten und schweren Gütern gemischte Ladung nicht ausbedungen hat, demselben eine bloß aus Knochenasche bestehende Ladung geben durfte,

da Kläger auch keineswegs behauptet, daß die Louise mehr Knochenmehl als die verladenen 192 tons hätte einnehmen können, dieselbe also eine volle und bequeme Ladung erhalten hat, wobei es natürlich darauf, ob ihre Räume ganz angefüllt waren oder nicht, durchaus nicht ankommen kann, somit also bei Bestimmung der vom Beklagten zu zahlenden Frachtsumme lediglich die wirklich verladenen 192 tons Knochenasche in Betracht kommen,

da ferner die Bestimmung des § 3 der Chartepartie „Im Fall der Be- oder Beiladung von anderen Waaren erhält der Capitain Fracht für dieselben im Verhältniß und nach den bestehenden Usanzen des Ladeplatzes" nicht anders verstanden werden kann, als dahin, daß die Fracht per ton der verladenen Güter nach dem zwischen diesen und denjenigen Gütern, für welche die Fracht in der Chartepartie ausdrücklich bestimmt worden, im vorliegenden Falle also, wo die Beladung in Rio Grande geschehen ist, nach dem zwischen Knochenmehl und trockenen Häuten in Rio Grande usanzmäßig bestehenden Frachtverhältniß regulirt werden soll, wonach denn — wenn daselbst ein Frachtverhältniß speciell für Knochenasche nicht bestehen sollte — es nur auf das zwischen schweren Gütern überhaupt und trockenen Häuten bestehende Verhältniß ankommen könnte, so daß die vom mand. nom. Kläger principaliter aufgestellte Berechnung jedenfalls gänzlich zu verwerfen ist.

78.

Dr. Biesterfeld mand. nom. Capt. Joh. Mählmann, Schiff Union, Kläger, gegen D. de Craecker, Beklagten.

Das klägerische Schiff war Ende September 1852 mit einer Ladung Rappsaat für den Beklagten in Hamburg angekommen. Es waren 6 Arbeitstage zum Löschen bestimmt, am 30. Sept. meldete sich der Schiffer zum Löschen, die Löschung wurde aber erst am 12. Oct. beendet. Der Capitain klagte nun auf Crt.⅌ 200. 10 ß Fracht und Crt.⅌ 82. 6 ß Ueberliegegeld und sonstige Kosten, darunter 5 ⅌ 2 ß Feuergeld.

Der Beklagte erkannte die Frachtforderung an, weigerte sich aber, das Ueberliegegeld zu bezahlen, weil heftiger Sturm und fortdauerndes Regenwetter die rechtzeitige Löschung verhindert habe, indem Rappsaat bei Regen nicht gelöscht werden könne. Auch habe der Capitain es unterlassen, sofort nach Ablauf der Liegezeit zu protestiren. Eventualiter werde zu viel gefordert, da für den 12. October, an welchem die Löschung schon bis Morgens 9 Uhr beendet wurde, nur die Hälfte des stipulirten

täglichen Ueberliegegeldes gefordert werden könne, und die 5 ℳ 2 ß Feuergeld von dem Rheder getragen werden müßten.

Replicando wurde das schlechte Wetter während der Löschzeit bestritten und hinsichtlich des Feuergeldes bemerkt, daß dasselbe speciell für die Ladung, nicht für das Schiff verausgabt sei.

Am 20. October 1852 erkannte die zweite Kammer des Handelsgerichts:

da der Beklagte nicht in Abrede stellt, daß der klagende Schiffer sich am 30. Sept. bei ihm zum Löschen bereit gemeldet, mithin die laut Chartepartie stipulirten 6 Löschtage mit dem 7. October abliefen,

auch zur Erhaltung des Anspruchs auf das stipulirte Ueberliegegeld die Levirung eines Protestes sofort nach Ablauf der Liegezeit so wenig unumgänglich erforderlich,

als auf das Vorbringen des Beklagten, daß er durch höhere Gewalt am Löschen verhindert sei — welches Vorbringen er lediglich durch Bezugnahme auf das stattgehabte Regenwetter begründen will — überall einzugehen ist,

die Berechnung halber Ueberliegetage aber nach dem § 6 der Chartepartie, in welchem dem Schiffer für jeden Ueberliegetag 15 ℳ Crt. Tag für Tag stipulirt sind, nicht stattnehmig erscheint,

da endlich das ausweise der Rechnung des Neustädter Zollamts auf die Ladung bezahlte Feuergeld nicht vom Schiffer getragen werden kann, der Beklagte auch nicht behauptet, daß dasselbe vom Ablader bereits vergütet sei,

daß der Beklagte die libellirten Crt. ℳ 200. 10 ß und Crt. ℳ 82. 6 ß Fracht und was dem anhängig ad depositum judiciale zu bringen habe,

und soll über die Erhebung ex deposito nach beschaffter ordnungsmäßiger Legitimation des mand. noie Klägers weiter erkannt werden.

Das an dem nämlichen Tage in Sachen Dr. Biesterfeld mand. nom. Capt. H. Wulff, Schiff Aurora, Kläger, gegen D. de Craecker, Beklagten, abgegebene Erkenntniß ist mit dem vorstehenden Erkenntnisse gleichlautend. Nur fehlt der Entscheidungsgrund über Berechnung halber Ueberliegetage.

79.

A. F. Streland, Uebernehmer von Baggerarbeiten, Kläger, gegen Robert Cook, Capitain vom englischen Dampfboote Mercator, modo Dr. D. Hertz mand. noie desselben, Beklagten.

Vergl. in Nr. 67 das am 12. Juli 1852 in dieser Sache ergangene Erkenntniß.

Kläger producirte in Gemäßheit Erkenntnisses vom 12. Juli eine Specification des in seiner, durch Collision mit dem beklagtischen Dampfschiffe verunglückten, Schute befindlich gewesenen Inventariums und forderte Ersatz der Hälfte desselben mit Crt.℔ 117. 7½ ß. Der Beklagte wandte ein, daß von dem Anschaffungswerth des Inventariums ein Drittheil für den Unterschied zwischen alt und neu abgezogen werden müsse.

Das Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 28. Oct. 1852 erachtete diesen Einwand für gerechtfertigt und verpflichtete übrigens den Kläger die von ihm beigebrachte Specification des Inventariums zu justificiren:

da bei nicht vorliegender klägerischer Behauptung, daß das jetzt noch in Rede stehende Inventarium zur Zeit, als sich der Unfall ereignete, noch ganz oder theilweise völlig neu gewesen, allerdings von dessen Anschaffungswerthe der dritte Theil wegen des Unterschiedes von Alt und Neu abzurechnen ist,

übrigens auch das beklagtische Bestreiten der vom Kläger beigebrachten Specification noch erst den Nachweis ihrer Richtigkeit erforderlich macht.

80.

Conft. J. H. W. Staeven, Kläger, gegen Lancaster, Capt. des Bremer Dampfschiffes Iris, modo Dr. Carl Petersen, mand. noie desselben, Beklagten.

Der beklagtische Capitain hatte über eine von Bremen aus für den Kläger bestimmte Partie Cigarren, bevor er sie an Bord erhalten, ein Connossement gezeichnet. Wegen des seichten Wassers

in der Weser legte sich die Iris, bevor sie ihre ganze Ladung erhalten, mehr unterhalb im Flusse hin. Der Leichter, welcher den Rest der Ladung und darunter die hier fraglichen Cigarren nach dem Schiffe bringen sollte, wurde durch den niedrigen Wasserstand verhindert, heranzukommen, so daß die Iris, welche nicht länger warten konnte, ohne die Waaren wegfuhr. Als das Schiff in Hamburg ankam, erhob der Kläger, der Destinatair jener Cigarren, wegen deren Nicht-Lieferung, gegen den beklagtischen Capitain Protest, und impetrirte gegen denselben einen Arrest. Diese Cigarren wurden auf der nächsten Reise, 8 Tage später, von der Iris nach Hamburg gebracht.

Nunmehr stellte der Kläger eine Klage auf Schadensersatz an, worin er unter Anderem Bco.℔ 2. 8 ß Zinsen des Preises der Cigarren während der Verspätung, Bco.℔ 14 Assecuranzkosten, Crt.℔ 4 Ewerführerkosten, — die letzteren zwei Beträge seien in der Erwartung, daß die Cigarren auf der früheren Reise hergebracht würden, vergeblich verausgabt worden —, die Kosten des Protestes, und außerdem einen Betrag von Crt.℔ 337. 8 ß forderte, weil er jene Cigarren nach Schweden verkauft habe, dieses Geschäft aber wegen der verspäteten Lieferung rückgängig geworden sei.

Der Beklagte behauptete principaliter, daß er überall keinen Schadensersatz zu bezahlen brauche, weil aus dem oben dargestellten Hergange sich ergebe, daß die Cigarren in Folge eines casus, einer vis major, nicht an Bord seines Schiffes gelangten. Eventualiter verlangte er Justification der Assecuranz- und Ewerführer-Kosten, und bestritt die übrigen Beträge, die Kosten des Protestes insonderheit deshalb, weil derselbe nicht nothwendig gewesen sei.

Es erkannte die erste Kammer des Handelsgerichts am 1. Novbr. 1852:

da es auf die Gründe, weshalb die fragliche Waare nicht seiner Zeit wirklich an Bord gelangte, nachdem nun einmal das Connossement damals vom Beklagten gezeichnet und ausgeliefert wurde, in dem rechtlichen Verhältnisse des Klägers zum Beklagten nicht ankommen kann,

sonach die Berechtigung des Klägers auf Ersatz sowohl der Kosten des levirten Protestes und der Arrest-Impetrirungen,

als auch — soweit solche justificirt werden — der Assecuranz- und Ewerführerspesen keinem Zweifel unterliegt,

wie denn auch die in quanto nicht bestrittenen Zinsen dem Kläger nicht abgesprochen werden können,

da hingegen auf den klägerischen Anspruch wegen des geltend gemachten keineswegs hinlänglich gewissen lucrum cessans um so weniger einzugehen ist, als der Kläger nicht einmal behauptet, daß das fragliche Geschäft wegen Unthunlichkeit, die Waare anderweit anzuschaffen, überall nicht in Ausführung zu bringen war,

daß Beklagter die Kosten der Arrest-Impetrirungen, sowie Crt. ℳ 4. 8 ß Protestkosten und Bco. ℳ 2. 8 ß Zinsen dem Kläger zu bezahlen schuldig,

Kläger aber — welcher mit seinem sonstigen Anspruche abgewiesen wird — die geforderten Assecuranz- und Ewerführerkosten annoch zu justificiren habe.

81.

Joh. Berenberg Goßler & Co., Kläger, Impetranten, gegen Capt. Avelino Martinich, führend das Oesterreichische Schiff Amor Fraterno, modo Dr. J. C. Knauth, mand. nom. desselben, Beklagten, Impetraten.

Berenberg Goßler & Co. hatten einen Bodmereibrief auf das Schiff Amor Fraterno, Capt. Martinich, nebst dessen Fracht und Ladung in den Händen. Nachdem sie sich mit den Ladungsempfängern abgefunden hatten, erhoben sie gegen den Capitain Klage; auf den von Schiff und Fracht zu tragenden Antheil an der Bodmereischuld, nach einer darüber aufgemachten Dispache.

Der Beklagte monirte unter Anderem gegen folgende Pöste der Dispache: für Schaden durch Kappen und Prangen müsse mehr als die angesetzten Beträge von 792 Fl. 7 Cts. und 2611 Fl. 56 Cts. zur Havarie grosse gerechnet werden; die im Nothhafen, wo das Schiff nothwendiger Reparaturen wegen einlaufen mußte, an den Agenten der hamburgischen Assecuradeure bezahlte Provision von 700 Fl. gehöre nicht zur Havarie grosse,

sondern wäre, weil nur die Ladung in Hamburg versichert worden, lediglich zu ihrem Besten aufgewendet, und mithin auch ihr allein zu belasten; die in den Beträgen von 135 Fl. und 450 Fl. enthaltenen Kosten für Logis der Mannschaft während der Reparatur des Schiffs hätten nicht dem Schiffe zur Last gebracht, sondern als Havarie grosse berechnet werden müssen; von den im Nothhafen verausgabten 500 Fl. für Dollmetscher-Gebühr hätte nicht bloß die Hälfte mit 250 Fl., sondern der ganze Betrag in Havarie grosse gebracht werden müssen.

Diese Monituren wurden in dem Erkenntnisse der ersten Kammer vom 8. Novbr. 1852 zurückgewiesen:

da auf die beklagtische, einer speciellen Begründung ermangelnde, Behauptung, daß für den durch Kappen und Prangen herbeigeführten Schaden mehr, als in der vorliegenden Dispache geschehen, in Havarie grosse kommen müsse, zumal nach Ansicht des — zur Inspection der Parteien auf der Gerichtskanzlei niedergelegten — Dispacheur-Berichts, überall nicht einzugehen ist,

nicht minder auch die beklagtischen Monituren gegen die Dispachirung der 700 Fl., 135 Fl., 450 Fl. und 250 Fl. — vid. auch hierüber den erwähnten Dispacheur-Bericht — als unbegründet erscheinen.

Der Dispacheur hat sich in jenem Bericht an das Handelsgericht vom 5. Novbr. 1852 über die monirten Pöste folgendermaßen ausgesprochen:

„Hinsichtlich der Vergütung für Kappen und Prangen habe ich zu bemerken, daß das Schiff schon vor dem Prangen zu verschiedenen Zeiten Stürme zu bestehen gehabt, und daß es bei dem Einlaufen in Nieuwe Diep durch Stoßen auf den Wall bedeutenden Schaden erlitten. Wenn nun nach hiesiger Usanz, gegen diejenige mancher anderer Länder, zwar der durch Prangen entstandene Schaden in Havarie grosse vergütet wird, so kann doch nur so viel vergütet werden, als erwiesenermaaßen wirklich durch das Prangen selbst entstanden, und ich konnte im vorliegenden Fall den Schaden durch Prangen am Schiffsrumpfe, nach meinem besten Ermessen, nur auf 1/5, sowie den Schaden durch Kappen und Prangen am Tau- und Blockwerk nur auf 2/3 veranschlagen, daher habe ich vergütet:

von Fl. 13057. $78^1/_2$ Cts. $^1/_5$ mit Fl. 2611. 56 Cts.
„ „ 1188. 11 „ $^2/_3$ „ „ 792. 7 „

(Die Fl. 13057. $78^1/_2$ Cts. und Fl. 1188. 11 Cts. sind die Beträge der Rechnungen für die Reparatur der Schiffsschäden.)

Die Provision für den Bevollmächtigten der Hamburger Assecuradeurs Fl. 700 habe ich in Havarie grosse gebracht, weil es hier Gebrauch ist, Provisionen der Agenten von Assecuradeurs in Havarie grosse aufzunehmen, weshalb denn auch die von dem Agenten von Lloyd's français berechnete Provision in Havarie grosse aufgenommen ist.

Die Fl. 135 für Logis der Equipage,
„ „ 450 „ „ und Kost des Schiffers,
zusammen . Fl. 585 habe ich der Rhederei zur Last gebracht, weil ich das nach hiesiger Gewohnheit zu vergütende Kostgeld aus den von dem Schiffer für diverse Ausgaben aufgenommenen Fl. 2127. $24^1/_2$ Cts. mit Fl. 1606 in Havarie grosse gebracht habe. — Für Logis wird nur dann eine Vergütung gemacht, wenn aus den Papieren evident hervorgeht, daß die Mannschaft durchaus nicht an Bord hat bleiben können; — hier war es nicht der Fall.

Von den Fl. 500 für Dollmetscher-Gebühr habe ich die Hälfte in Havarie grosse gebracht, als völlig genügend für die Besorgung der Schiffsgeschäfte, in so weit solche das Allgemeine betreffen".

82.

R. M. Sloman junr., modo desselben, nom. Capt. Flitner vom Schiffe Choctaw, Kläger, gegen T. G. Gleichman, Beklagten.

Der Beklagte hatte mit dem klägerischen Schiffe 9 Kisten Thonwaaren von Hamburg an Hilger & Co. in New-York versandt. Hilger & Co. nahmen die Waaren nicht an. Sie kamen zurück und forderte der Kläger im Namen des Capitains von dem Beklagten die Fracht und diverse auf die Waaren erwachsenen Spesen. Er glaubte ohne Weiteres als Vertreter des Capitains legitimirt zu sein,

weil er denselben damals in Hamburg expedirt habe, durch ihn der betreffende Befrachtungscontract abgeschlossen sei, und usanzmäßig der Makler eines Schiffers legitimirt sei, für denselben Fracht und Spesen einzuklagen. Der Beklagte verlangte, daß sich der Kläger ordnungsmäßig durch eine Vollmacht von Seiten des Schiffers legitimire.

Hierüber erkannte die erste Kammer des Handelsgerichts am 15. November 1852:

daß der nunmehr nomine des Capitains Flitner auftretende Kläger sich innerhalb 4 Wochen als dessen Bevollmächtigter gehörig zu legitimiren habe.

83.

Dr. Antoine Feill, mand. nom., Capt. J. Breckwoldt, Schiff Vesta, Kläger, gegen C. Th. Petersen, Beklagten.

Es wurden hier Bco.℔ 310. 5 ß Fracht für eine Anzahl Gebinde Spriet eingeklagt, welche der Beklagte laut Schlußnote des Schiffsmaklers Möller dem klägerischen Capitain zur Beförderung auf seiner bevorstehenden Reise zugesagt, aber nicht an Bord geschickt habe.

Der Beklagte räumte ein, vom Makler Möller eine Schlußnote erhalten zu haben, behauptete aber, daß sie verloren gegangen sei, und stellte es in Abrede, daß sie ebenso gelautet habe, wie die vom Kläger producirte. Er habe nur mit dem Makler Möller, nicht mit dem klagenden Capitain contrahirt. Letzterer habe auch kein Interesse an dem libellirten Anspruch, erleide keinen Verlust durch die unterbliebene Verladung, weil er das ganze Schiff an den Schiffsmakler Möller verchartert habe und von diesem seine volle Fracht bekomme. Eventualiter sei einzuwenden, daß die libellirte Fracht zu hoch berechnet wäre.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 21. November 1852:

da durch die Note, Anlage 6, — falls der Beklagte ein gleichlautendes Exemplar vom Makler Möller angenommen haben sollte — der feste Abschluß eines Frachtcontracts zwischen dem

Beklagten und dem Capitain Breckwoldt, als Führer des Schiffes Vesta, vollständig bewiesen sein würde,

auch für die Verbindlichkeit des Beklagten aus solchem Contract der Umstand, ob etwa der Makler Möller dem Capitain Breckwoldt eine bestimmte Frachtsumme garantirt hat, gänzlich irrelevant sein würde, indem der Beklagte nicht zu bestreiten vermag, daß der klägerische Mandant mit dem behaupteten leeren Schiffsraum abgesegelt ist,

nun aber der Beklagte angiebt, die ihm eingehändigte Note verloren zu haben, auch über den Inhalt derselben sich nicht erklären zu können, die Folge hiervon aber nicht die sein kann, daß der Kläger mit ferneren Beweisen belastet werde, vielmehr, falls die Note mit dem Notizbuch des schließenden Maklers stimmt, nur dem Beklagten ein Beweis nachzulassen ist, daß und in wie fern das ihm eingehändigte Exemplar der Note abweichend von der Anlage 6 gelautet habe,

> daß vorgängig Commission zu verfügen sei, zu welcher beide Parteien in Person zu erscheinen, der mand. nom. Kläger auch den Makler, Carl Ed. Möller, zur Vorlegung seines betreffenden Buches zu sistiren habe.

Auf beklagtische Imploration erkannte die erste Kammer des Handelsgerichts am 13. Januar 1853:

da sowohl das Negiren des Beklagten sich zu der fraglichen Verladung selbst verpflichtet zu haben, als auch die opponirte Einrede des unrechten Klägers sich erledigt, wenn der Beklagte eine mit dem Inhalte der Anlage 6 übereinstimmende Note entgegennahm,

das Erkenntniß contra quod aber hinsichtlich dieses Punktes — zumal der Beklagte gar nicht angiebt, in wie fern denn die geständlich angenommene, angeblich bei ihm verloren gegangene, Note anders als die Anlage 6 lautete — mit Recht wie geschehen verfügt,

> daß das angefochtene Erkenntniß vom 21. Novbr. vor. Jahres — obwohl mit dem Zusatze, daß wegen der eventuell opponirten Einrede der Pluspetition noch Nichts aberkannt sein soll — zu confirmiren.

84.

Dr. J. C. Knauth, mand. nóie Ferd. de la Barre & Co., als correspondirender Rheder des Schiffes Bachus in Stettin, Kläger, gegen A. D. Pehmöller, Beklagten.

Erkentniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 6. December 1852:

da die principaliter vom Beklagten aufgestellte Ansicht, daß jeder klägerische Anspruch hier schon deshalb zurückzuweisen sei, weil Capitain Otto mit seinem Schiffe Bachus die Reise nach Bordeaux — welche er laut Charteparttie nach Empfang der Ladung anzutreten sich verpflichtet hatte — auch ohne alle Ladung hätte unternehmen müssen, weder in besonderen Principien des Seerechts, noch in allgemeinen Rechtsprincipien einen Stützpunkt findet,

vielmehr in Ermangelung einer zutreffenden gesetzlichen Bestimmung wie im Niederländischen Handelsgesetzbuche enthalten,

Vide dasselbe in der Schumacher'schen Uebersetzung Art. 461 und Art. 466,

nicht einmal erachtet werden kann, daß der Bachus überall ohne besondere Vereinbarung auf Gefahr des Beklagten in Ballast nach Bordeaux abgehen durfte,

da ferner auch die Behauptung des Beklagten, daß jedenfalls gegen den klägerischen, replicando auf Frcs. 8253 gestellten, Fautfracht-Anspruch die durch die Reise des Bachus von Luleå nach London verdiente Fracht in Abrechnung kommen müsse, als richtig nicht erscheint,

indem nämlich, falls wirklich Capt. Otto zur Zeit des am 7. August levirten Protestes seine Verbindlichkeit gegen den Beklagten aus der Charteparttie als erledigt ansehen durfte, eine demnächst von ihm — dem Beklagten gegenüber lediglich auf eigenen Risico — mit seinem Schiffe nach einem ganz anderen Platze, als wohin dasselbe dem Beklagten verfrachtet war, unternommene fernere Frachtreise hier nur dann in Betracht kommen könnte, wenn etwa bei uns, wie in England,

Vide Abbot Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen (6. Ausgabe) p. 364,

jeder Fautfracht-Anspruch als ein — zur Ermittelung des wirk-

lich erlittenen Schadens — unter Berücksichtigung aller besonderen Umstände des concreten Falls abzuwägender Entschädigungs-Anspruch anzusehen wäre,

wozu aber der vom Beklagten in Bezug genommene Art. 5. Tit. 15. P. II. Stat. nicht berechtigt, welcher vielmehr den Fautfracht-Anspruch an sich resp. auf den ganzen und halben Belauf der contractlichen Fracht fixirt, und dabei nur bestimmt, daß das anderweite Frachtgut, welches der Schiffer an Stelle des contractwidrig überall nicht verladenen oder „binnen Landes" wieder gelöschten Stückgutes — also für dieselbe Reise — erhielt, in computum kommen solle,

da es hiernach nur darauf ankommt, ob Capitain Otto der ihm zu Luleå vom Capitain Norlin, als dem Vertreter des in der Charterpartie genannten Adressaten, ertheilten Weisung, nach Byskeniken bei Ytterfors zu versegeln, um allda die in der Charterpartie besprochene Ladung einzunehmen, Folge geben mußte,

was, in Ermangelung jeder Bezeichnung des Hafenplatzes in der Charterpartie, allwo der Bachus seine Ladung von dem als Verladungsplatz genannten, ihm nicht zugängigen, Gellivare erhalten sollte, allerdings dann, aber auch nur dann der Fall war, wenn Byskeniken zu den Hafenplätzen gehört, wo die ab Gellivare zu beschaffenden Verladungen regelmäßig zu geschehen pflegen,

nun aber, obwohl dafür, daß sich dieses wirklich so verhalte, noch überall Nichts vorliegt, vielmehr das in Anlage X vom Beklagten beigebrachte Attest außer Luleå nur den noch weiter nördlich gelegenen Hafen bei Råneå erwähnt, doch dem Beklagten der Beweis des obigen Punktes nicht abgeschnitten werden darf,

daß Beklagter den Beweis zu führen:

daß Byskeniken (Byske) zu denjenigen Hafenplätzen gehöre, woselbst die ab Gellivare zu beschaffenden Verladungen regelmäßig zu geschehen pflegen.

In dem auf beiderseitige Appellation erfolgten Erkenntniß des Obergerichts vom 17. Januar 1853 wurden die vom Handelsgericht über Fautfracht ausgesprochenen Principien bestätigt, übrigens erklärt, daß aus dem Beigebrachten bereits zur Genüge folge, daß der Capitain sich nicht gefallen zu lassen

brauchte, nach Byskeniken verwiesen zu werden, um daselbst seine Ladung entgegenzunehmen. Es wurde daher die Nachlassung eines Beweises über diesen Punkt für nicht erforderlich, der klägerische Anspruch auf Bezahlung der stipulirten Fracht an und für sich als begründet erklärt und die Sache zur Verhandlung hinsichtlich der Größe derselben an das Handelsgericht zurückverwiesen.

85.

Dr. L. F. Noack mand. nom. C. W. Hansen in Altona cessionario nom. M. Matthiessen & Co., Kläger, gegen Conrad A. Auffm'Ordt in Vollmacht der neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Gegen die auf Ersatz für versicherte Güter gerichtete Klage erhoben die Beklagten unter Anderem den Einwand, daß der Beweis ihrer Verladung noch nicht erbracht sei; das Connossement reiche dazu nicht hin, weil dessen Aussteller, der Capitain G. H. Hansen, erwiesener Maaßen sich Betrug und Meineid habe zu Schulden kommen lassen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. December 1852:

da freilich im Allgemeinen das Connossement als genügend für den Beweis der stattgehabten Verladung versicherter Waaren allerdings anzusehen ist, andererseits aber auch darüber kein Zweifel herrschen kann, daß besondere Umstände demselben alle Beweiskraft in dieser Beziehung rauben können,

da ferner dem mand. nom. Kläger allerdings darin beizupflichten ist, daß ganz allgemeine und vage Vermuthungen vorgefallener Unrechtfertigkeiten da, wo es sich um rein civilrechtliche Fragen handelt, keinen Einfluß äußern können,

im vorliegenden Falle aber aus den beklagtischerseits in Bezug genommenen Criminalerkenntnissen der Norwegischen Gerichte hervorgeht, daß der Aussteller des hier fraglichen Connossements, der Schiffer Gjert H. Hansen, wegen betrüglichen Verhaltens hinsichtlich des Verlustes des Deckboots Fisken und eidlich abgelegter falscher Verklarung, zu lebenslänglicher Festungsstrafe verurtheilt worden, mithin auch die Vermuthung der bona fide ge-

schehenen Zeichnung des Connossements gänzlich cessiren muß, welche gerade den eigentlichen Grund und somit die unerläßliche Bedingung der Beweiskraft des letzteren für die geschehene Verladung bildet, ...

daß der mand. nom. Kläger innerhalb 2 Monaten den Beweis anzutreten habe:

daß die versicherten Güter in das Fahrzeug Fisken auf der fraglichen Reise verladen gewesen seien.

Dies Erkenntniß wurde auf Appellation des Klägers am 7. Februar 1853 vom Obergericht bestätigt.

Vergl. über den ferneren Verlauf der Sache Nr. 110.

86.

Pavenstedt & Droop, Kläger, gegen Capitain Benoist vom französischen Schiffe le bon Henri, Beklagten.

Aus dem Erkenntnisse des Handelsgerichts vom 9. Dec. 1852;

da der Beklagte zufolge §. 12. der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 durch die abseiten des Ewerführers geschehene Quittirung des Connossements, soweit dabei die Waare nicht deutlich als in mangelhafter Beschaffenheit abgeschrieben wurde, außer Verantwortung kam.

87.

C. F. Overweg & Co., Kläger, gegen J. H. Brockmann in Vollmacht der Oceanus Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Die Beklagten hatten eine Ladung Taback per Schiff Hercules von Guayaquil ab mit der Clausel „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfall“ versichert. Das Schiff gerieth an dem ersten Tage, nachdem es Guayaquil verlassen hatte, auf Klippen, auf welchen es 6 Stunden festsaß und darauf stark stieß. Vergeblich suchte man es auf den Ankern abzuwinden, der Worpanker und das Worptroß brachen. Das Schiff wurde leck, und mußte 4 Stunden lang unausgesetzt von der

Mannschaft gepumpt werden. Man beschloß, von der Ladung in das vorbeisegelnde Schiff Guadeloupe zu löschen, was indeß unterbleiben mußte, weil dies Schiff nichts mehr einnehmen konnte. Mit höherem Wasserstande wurde das Schiff flott, worauf sofort die Anker-Ketten gekappt werden mußten. In Folge großer Anstrengungen der Mannschaft und weil hernach Hülfsmannschaft an Bord kam, gelang es, das Schiff nach Guayaquil zurückzubringen. Daselbst wurde es in so schlechtem Zustande befunden, daß es für unfähig zur Reparatur erklärt und deshalb verkauft wurde. Auch die Ladung zeigte sich beschädigt, und konnte es keinem Zweifel unterliegen, daß deren Beschädigung durch diesen Unfall verursacht war, um so weniger, als sich dieselbe in den ersten 24 Stunden nach der Entfernung des Schiffes aus seinem Abgangshafen ereignet hatte.

Die Kläger behaupteten nun, daß das Festgerathen des Schiffes auf den Klippen als eine Strandung aufzufassen sei und verlangten deshalb von den Beklagten Ersatz für die Beschädigung des Tabacks. Diese aber beriefen sich auf den § 93 des Allgemeinen Plans, wonach es für den Begriff einer Strandung erforderlich wäre, daß, wenn das Schiff wieder flott werde, dies nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maaßregeln geschehen sei. Dies sei nicht der Fall gewesen, mithin läge ein Strandungsfall nicht vor, und sie wären für den Schaden nicht verantwortlich.

Die erste Kammer des Handelsgerichts verurtheilte im Erkenntniß vom 23. Decbr. 1852 die Beklagten zur Vergütung des eingeklagten Schadens:

da der §. 93. des „Allgemeinen Plans" — nach Voranstellung des Satzes, daß bei der Versicherung „frei von Beschädigung oder frei von Bruch, ausgenommen im Strandungsfalle" der Versicherer nur dann die Beschädigung oder den Bruch des versicherten Gegenstandes zu bezahlen habe, wenn das Schiff gestrandet — durch die in seinem zweiten Alinea enthaltene Beschreibung des Strandungsfalles den Versicherer dagegen schützen will, daß nicht zu seinem Nachtheile jedes temporäre Festsitzen des Schiffes, sofern demnächst das versicherte Gut eine Beschädigung ausweiset, die möglicherweise die Folge jenes Festsitzens sein kann, als eine Strandung angesehen werde,

weshalb daselbst für den **Beweis** stattgehabter Strandung, wenn das Schiff wieder abkam, auch erfordert wird, daß solches nicht ohne eine ungewöhnliche Einwirkung geschehen konnte,

weil nämlich **in der Regel** nur in diesem Falle, wenn auch die sonstigen Requisite nicht fehlen, sich mit genügender Sicherheit annehmen läßt, es habe das Schiff wirklich in der Art gefährlich festgesessen, daß es während der Dauer dieses Zustandes als ein **gestrandetes** Schiff bezeichnet werden mußte,

da hingegen der gedachte § 93 nicht bezwecken konnte, einen künstlichen Begriff der Strandung aufzustellen, oder etwa — ganz gegen den Geist des Assecuranzrechtes — für den Beweis der stattgehabten Strandung eines Schiffes, im Falle es wieder abkam, den Nachweis, daß Letzteres durch ungewöhnliche Einwirkung geschah, **unter allen Umständen**, gewissermaaßen als ein unerläßliches formale, bei dessen Mangel ein materiell völlig begründeter Ersatzanspruch des Versicherten zurückgewiesen werden müßte, zu bedingen,

da nun im vorliegenden Falle, zufolge der unbestritten richtig in der Dispache angegebenen Verklarung, weder darüber, daß der „Hercules" während seines mehrstündigen Sitzens auf einer Klippe sich im Zustande eines gestrandeten Schiffes befand, noch darüber, daß die bei seiner demnächstigen Rückkehr nach Guayaquil an den versicherten Gütern befundene Beschädigung lediglich diesem Unfall beizumessen sei, ein Zweifel obwalten kann,

hienach aber dem Obigen zufolge der Umstand, daß das Schiff, unerachtet ihm die fremde Hülfe, die es in einer Lage, daß es zu zertrümmern drohete, angesprochen hatte, nicht zu Theil geworden, dennoch in Folge der außerordentlichen Anstrengung der Schiffsmannschaft und weil, als es bei eingetretenem höheren Wasserstande flott zu werden anfing, sofort die Ketten gekappt wurden, völlig — obwohl in einem Zustande, daß unbestritten in Guayaquil von seiner Reparatur abgestanden wurde — wieder abkam und erst, nachdem dieses geschehen, Hülfsmannschaft an Bord erhielt, die Beklagten nicht berechtigen kann, den Ersatz des Schadens zu verweigern,

vielmehr, wenn gleich in allen Fällen, wo entweder der Punkt, ob wirklich eine Strandung Statt fand, oder der Punkt,

ob wirklich hierdurch die Beschädigung, deren Ersatz reclamirt wird, herbeigeführt wurde, an sich irgendwie zweifelhaft ist, den Versicherer stets der Wortlaut des § 93 wird schützen müssen, doch im vorliegenden Falle, wo sich die Sache in beiderlei Beziehung wie oben erwähnt verhält, der klägerische Anspruch nach dem Sinne des gedachten § 93 als begründet erscheint.

Dies Erkenntniß wurde vom Obergericht auf Appellation der Beklagten am 4. Februar 1853 bestätigt.

Jahrgang 1853.

88.

J. B. Böbecker, Schiffsmakler, noie Capt. P. Poldervaart, Schiff Vereeningen, Klägers, gegen J. C. Diercks & Co., Beklagte.

Vergl. in No. 72 das am 4. Sept. 1852 in dieser Sache ergangene Erkenntniß.

In diesem Erkenntniß war den Beklagten der Beweis auferlegt worden: „daß Capitain Poldervaart 7635 ℔ Schwefel mehr in Palma eingenommen als hier abgeliefert habe." Zur Führung dieses Beweises können sie sich in der Audienz vom 8. Januar 1853 nur der Eidesdelation bedienen.

Das Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 8. Januar 1853 erachtete dieselbe aber für unzulässig, erklärte mithin den Beweis der Beklagten für verfehlt und wies dieselben mit ihrem Gegenanspruch ab:

indem der Capitain keineswegs für ein etwa aus der natürlichen Beschaffenheit der Waare erklärliches Untergewicht würde verantwortlich gemacht werden können,

andererseits aber die Beklagten, falls sie nur eine eidliche Versicherung darüber, daß in Bezug auf die fraglichen Waaren redlich verfahren sei, haben wollten, auf Ablegung einer Verklarung rechtzeitig hätten bestehen müssen.

Auch in Sachen Dr. Kunhardt mand. nom. Moritz Jacoby in Lissabon, Kläger, gegen Th. Chr. Giörtz, Beklagten,

wurde von der zweiten Kammer am 21. April 1852 erkannt, daß bei einer ihrer Natur nach dem Verderb ausgesetzten Waare der Capitain an und für sich nicht für ein Gewichtsmanco verantwortlich gemacht werden könne.

89.

Dr. C. Trummer mand. noie Frau Regine Wilhelmine Henrici, geb. Mayn, als Universalerbin ihres Sohnes C. F. Henrici, modo Dr. J. C. Knauth mand. noie u. s. w. Kläger, Widerbeklagter, gegen R. M. Sloman, Beklagten, Widerkläger.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 17. Janr. 1853, des Obergerichts vom 25. Febr. 1853, des Ober-Appellationsgerichts vom 15. Oct. 1853.

Siehe Sammlung der Erkenntnisse des Ober-Appellations-Gerichts zu Lübeck in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2, S. 755 flg.

90.

Dr. Knauth, subst. nom. des Generalconsuls Sterky, mand. noie J. Elg für sich und als Cessionar, beziehungsweise Mandatar von G. Johansson und S. Hagelquist, Kläger, gegen J. C. Godeffroy & Sohn, Beklagte.

Die Kläger Elg, Johansson und Hagelquist hatten sich bei den Beklagten für die Beförderung von Hamburg nach San Francisco zu einem Passagegeld von je Crt. ℳ 400 engagirt. In Folge eines Seeunfalls konnte das Schiff nicht weiter fahren als bis Rio Janeiro. Nachdem sich Kläger daselbst eine Weile aufgehalten hatten, ohne daß ihnen von Seiten der Beklagten oder deren dortigen Correspondenten G. & W. Heymann wegen ihrer Weiterbeförderung bestimmte Zusicherung ertheilt wurde, und auch ein von ihnen durch Vermittelung des Hamburgischen Consuls desfalls erhobener Protest erfolglos blieb, kehrten sie

nach Copenhagen zurück und forderten nunmehr Rückzahlung des für den nicht zurückgelegten Theil der Reise, von Rio Janeiro bis San Francisco, valedirenden Passagegeldes. Sie nahmen an, daß diese Strecke zwei Drittheile der ganzen Reise betrage, klagten deshalb zusammen Crt. ℔ 800 Passagegeld ein. Außerdem wurden von dem Mitkläger Elg Crt. ℔ 264. 14 ß vorausbezahlte Ueberfracht für die von ihm mitgenommenen Waaren und Effecten zurückgefordert, weil dieselben, bis auf zwei Fässer Proviant, beim erlittenen Seeunfall verloren gegangen seien.

Der Anspruch auf Passagegeld wurde von der ersten Kammer des Handelsgerichts im Erkenntnisse vom 17. Januar 1853 zurückgewiesen, dagegen vom Obergericht, in dem auf Appellation des Klägers und Imploration der Beklagten am 18. März 1853 ergangenen Erkenntnisse, als gerechtfertigt anerkannt.

Handelsgerichtliches Erkenntniß:

da in der Verordnung über die Verschiffung von Auswanderern vom 3. Juni 1850 implicite die Verpflichtung der hiesigen Contrahenten ausgesprochen ist, auch im Falle eines Seeunglücks die Beförderung der Passagiere an den Bestimmungsort für das einmal bedungene Passagegeld zu beschaffen,

einer solchen Verpflichtung gegenüber aber auch das sonst nach seerechtlichen Grundsätzen dem Passagier für den Fall des Schiffbruchs schwerlich zu bestreitende Recht auf Rückzahlung des Passagiergeldes, soweit dasselbe noch nicht verdient ist, gänzlich cessiren muß, und den Auswanderern auch ihrerseits nur das Recht auf Weiterbeförderung auf Kosten ihres Contrahenten, nicht aber das Recht zugestanden werden kann, die Reise als durch den Untergang des contrahirten Schiffes beendigt zu betrachten und das bezahlte Ueberfahrtsgeld pro rata itineris zurückzufordern,

im vorliegenden Falle aber nur bei der Annahme eines solchen Wahlrechts die klagend geltend gemachten Ansprüche — soweit sie die Rückforderung des Passagegeldes betreffen — rechtlich begründet erscheinen würden u. s. w.

Obergerichtliches Erkenntniß:

da der §. 8 der revidirten Verordnung in Betreff der Verschiffung der Auswandernden vom 3. Juni 1850, welcher den

Expedienten verpflichtet, beim Abgang des Schiffes eine Versicherung zu schließen, durch welche der Versicherer sich verbindlich macht, die Kosten zu ersetzen, welche aufzuwenden sind, um im Schadensfalle die Passagiere sowohl während einer etwaigen Reparatur zu beköstigen und zu behausen, als auch um, falls das Schiff seine Reise nicht fortsetzen könnte, die Beförderung der Passagiere an den Bestimmungsort zu beschaffen, nicht dahin verstanden werden kann, daß darnach das sonst nach seerechtlichen Grundsätzen dem Passagier für den Fall des Schiffbruchs nicht zu bestreitende Recht auf Rückzahlung des Passagegeldes, so weit dasselbe noch nicht verdient ist, cessirt, und der Passagier nur die Weiterbeförderung durch den Expedienten verlangen darf, indem die betreffende Forderung keinerlei Andeutung darüber enthält, daß Grundsätze des bestehenden Rechts durch dieselbe aufgehoben werden sollen, auch im Zweifel diese, zu Gunsten der Auswandernden erlassene, Verordnung nicht zu Ungunsten derselben würde ausgelegt werden dürfen; da übrigens auch die handelsgerichtliche Interpretation des §. 8 der Verordnung für den Fall völlig unanwendbar sein würde, daß sich der Schiffbruch in Gegenden und unter Umständen ereignen sollte, wo die Passagiere hinsichtlich ihrer Weiterbeförderung auf sich selbst angewiesen sind, u. s. w.

Der Anspruch auf Rückzahlung der Ueberfracht wurde von beiden Instanzen anerkannt.

Handelsgerichtliches Erkenntniß:

da kein Grund vorliegt, auf die vom Mitkläger Elg für seine Waaren und Effecten bezahlte Ueberfracht andere Grundsätze als die von der Fracht überhaupt geltenden anzuwenden, diesen zufolge aber für verlorene Güter überall keine Fracht zu bezahlen, auch die für solche Güter voraus bezahlte Fracht — sofern die Parteien nicht über das Gegentheil einverstanden waren — zu restituiren ist.

Obergerichtliches Erkenntniß:

da die Ueberfracht nach den von der Fracht überhaupt geltenden Grundsätzen zu beurtheilen ist, da auch die hierorts geleistete Frachtzahlung lediglich als eine Vorausbezahlung der Fracht erscheint, welche, in Ermangelung besonderer entgegen-

stehender Stipulationen, wie solche in den Bedingungen der Beklagten für ihre Packet- und Passagierfahrt nicht gefunden werden können, in so weit zu restituiren ist, als die Frachtforderung hinwegfällt.

91.

Dr. F. Th. Müller mand. noie Capt. P. Olsson vom schwedischen Schiffe Jenny, Kläger, gegen Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, Beklagten.

Capitain Olsson wandte sich, als er im Hamburger Hafen anlangte, an den Schiffsmakler Bolten, beauftragte denselben seine Fracht einzucassiren, und erhielt danach von ihm eine Abrechnung, welche mit einem Saldo von Crt. ℳ 1293. 7 β zu seinen, des Capitains, Gunsten schloß. Er hielt die in der Abrechnung aufgeführten Kosten des Beklagten für übersetzt und forderte von demselben noch fernere Crt. ℳ 47. 8 β. Unter Anderem monirte er gegen folgende Pöste: Crt. ℳ 30 Ein- und Ausclarirung; Crt. ℳ 6. 4 β für Telegraph und kleine Kosten; Crt. ℳ 5. 12 β Jollenführerlohn und Briefporto; 2 pCt. der Fracht für deren Eincassirung incl. ½ pCt. Delcredere. Jener Posten von Crt. ℳ 30, dafür berechnet, daß Bolten das Schiff ausclarirt, ein anderer Makler es aber zum Abgang befrachtet habe, sei, da für Einclarirung nichts angesetzt werden dürfe, und das Schiff 49 Commerzlasten enthalten habe, auf Crt. ℳ 15 zu reduciren. Die beiden Auslagenbeträge von Crt. ℳ 6. 4 β und Crt. ℳ 5. 12 β müßten gehörig specificirt und justificirt werden. Die von der Fracht berechneten 2 pCt. wären auf die in der Maklerordnung für Eincassirung der Fracht festgesetzten 1½ pCt. zu reduciren, indem das für Delcredere berechnete ½ pCt. sowohl nach jener Verordnung als auch nach einer Bekanntmachung der Commerzdeputation über die Kosten der Schiffsmakler vom 4 Febr. 1852 ganz wegfallen müsse.

Der Beklagte bemerkte zur Rechtfertigung der von der Fracht berechneten 2 pCt., daß ein Schiffsmakler zur Uebernahme

des Delcredere hinsichtlich der Fracht durch die Maklerordnung nicht verpflichtet werde, deshalb könne er dafür eine besondere Vergütung mit ½ pCt. beanspruchen. Auch sei diese Berechnung schon deshalb gerechtfertigt, weil er dem Schiffer Crt. ℳ 802. 7 ß Fracht vorgeschossen habe, wofür er nach der Maklerordnung 1½ pCt. Auszahlungsprovision fordern könne. Diese 1½ pCt. von Crt ℳ 802. 7 ß kämen bis auf 1 ß jenem von der ganzen Fracht berechneten ½ pCt. gleich. Was jene zwei Auslage-Pöste von Crt. ℳ 6. 4 ß und Crt. ℳ 5. 12 ß betreffe, so könnten solche kleine Spesen unmöglich genau specificirt werden, und würden, da sie ersichtlich nicht übertrieben angesetzt wären, gewiß ohne Weiteres als justificirt gelten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 29. Januar 1853:

da in der angefochtenen Abrechnung außer dem Posten von Crt. ℳ 30, von dem klägerischerseits Crt. ℳ 15 concedirt sind, keine Ansätze für solche Bemühungen zu finden, für welche die Maklerordnung eine bestimmte Taxe nicht vorschreibt, es sich deshalb aber im vorliegenden Falle auch nicht darum handeln kann, für derartige Bemühungen ein Aequivalent zu bestimmen, vielmehr bei Beurtheilung der fraglichen Abrechnung lediglich die Maklerordnung zu Grunde zu legen ist:

daß . . . . die für Ein- und Ausclarirung berechneten Crt. ℳ 30 auf die klägerischerseits concedirten Crt. ℳ 15 zu reduciren,

die kleinen Unkosten, welche, da Beklagter die allerdings schwer thunliche Specificirung derselben ablehnt, nach den Umständen des Falles festzustellen sind, zusammen mit Crt. ℳ 3 zu berechnen,

für die Eincassirung der Fracht nur 1½ pCt., mithin Crt. ℳ 36. 1 ß, anzusetzen,

und der Beklagte demnach dem mand. nom. Kläger annoch Crt. ℳ 44. 8 ß zu bezahlen habe.

In der oben angeführten Bekanntmachung der Commerzdeputation vom 4. Februar 1852 findet sich angegeben: daß für die Einclarirung eines Schiffes Nichts berechnet werden dürfe; dagegen, wenn ein abgehendes Schiff durch einen anderen Schiffs-

makler befrachtet werde, derjenige Schiffsmakler, an den das Schiff einkommend adressirt gewesen, und der den Passirschein ausstelle, außer der Courtage für Eincassirung der Frachten, eine dem Ausclariren in Ballast entsprechende Gebühr berechnen dürfe.

92.

H. Möller, Ewerführer, Kläger, gegen Kern & Curjar, Beklagte.

Die Beklagten hatten den Kläger beauftragt, eine Ladung Kohlen von einem Schiff entgegen zu nehmen, auf ein Connossement, worin die Ladung auf 17¹/₈ Keels angegeben und vom Capitain anerkannt war, daß er „a full and complete cargo of coals“ erhalten habe. Die Ladung füllte aber nicht den Schiffsraum bis an's Deck. Der Kläger nahm die Kohlen vom Capitain entgegen und quittirte denselben. Als er darauf seine Ewerführerrechnung, groß Crt. ℳ 383. 10 β, von den Beklagten einforderte, erhoben diese einen Gegenanspruch von Crt. ℳ 429. 13 β, wegen fehlender 15 Last 9 Tonnen. Die im Connossement angegebenen 17¹/₈ Keels machten, wie sie behaupteten, 188 Last 4 Tonnen aus, dagegen seien nur 172 Last 7 Tonnen geliefert. Der Ewerführer müsse für das Manco aufkommen, weil er gelöscht, den Capitain quittirt, und weder ihnen angezeigt habe, daß das Schiff nicht ganz bis an's Deck voll geladen sei — wozu er usanzmäßig verpflichtet gewesen — noch auch sich die Ladung vom Capitain habe zumessen lassen, um zu sehen, ob dasselbe Maaß ausgeliefert werde, welches im Connossement als eingenommen angegeben war.

Es wurden die Beklagten in erster und zweiter Instanz mit ihrem Gegenanspruch abgewiesen.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 2. Februar 1853:

da die Beklagten ihren Gegenanspruch lediglich auf den Umstand stützen, daß der Kläger, obgleich das ihm zum Zweck der Entlöschung der Rebecca übergebene Connossement über „a full and complete cargo of coals“ lautet, dennoch das genannte Schiff, welches bei Weitem nicht bis an's Deck mit

Kohlen angefüllt gewesen sei, ohne desfallsige sofortige Anzeige an die Beklagten gelöscht habe,

nun aber der Ausdruck „a full and complete cargo" nicht so zu verstehen ist, wie die Beklagten ihn auffassen, vielmehr durch denselben bekanntlich nur eine Ladung von solcher Größe bezeichnet wird, wie das fragliche Schiff sie seiner Tragfähigkeit nach überall einnehmen kann, wobei es selbstverständlich von der Beschaffenheit der verladenen Waare abhängt, ob das Schiff nach Einnahme einer vollen und completen Ladung gänzlich angefüllt ist oder nicht,

die Beklagten also, welche nicht etwa behaupten, den Kläger beauftragt zu haben, sich die Ladung ex Rebecca zumessen zu lassen, denselben auch nicht wegen eines etwaigen Manco in Anspruch nehmen können.

Erkenntniß der ersten Kammer vom 3. März 1853 auf Imploration der Beklagten:

da die Beklagten auch in gegenwärtiger Instanz nicht behaupten, daß der Kläger sich die Kohlen zumessen lassen sollte, oder daß demselben irgend eine sonstige besondere Instruction ertheilt war.

93.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, noie Capt. B. H. Kassebohm, Schiff Rebecca, Kläger, gegen Crusen & Flor, Beklagte.

Die in New-Orleans abgeschlossene Fracht des Schiffes Rebecca war in nordamerikanischem Gelde stipulirt, at the rate of 1 Cent per pound; deshalb halten sich die Beklagten berechtigt, die Fracht in Eagles zu bezahlen, der nordamerikanischen nationalen Goldmünze, welche einen fest bestimmten Münzwerth von 10 resp. 5 Dollars hätten.

Die Kläger behaupten dagegen, es sei die Fracht in dem am Löschplatz geltenden Zahlungsmittel zu berichtigen, zu dem dort für die stipulirte fremde Münze üblichen Course. Mithin müßten die Beklagten in Banco zahlen, den Dollar zu 45¾ ß Bco.

gerechnet. Eventualiter aber seien Kläger auch bereit, die Fracht in wirklichen Dollars, in Silbergeld, anzunehmen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erklärte im Erkenntniß vom 17. Februar 1853 die Beklagten für berechtigt, die Fracht in Eagles zu bezahlen:

da den Beklagten das Recht zusteht, die in fremder Valuta stipulirte Fracht in dieser Valuta zu bezahlen, und zwar so, wie es am Stipulationsplatze zulässig sein würde,

die Kläger aber gar nicht bestreiten, und es auch ohnehin bekannt ist, daß zu New-Orleans Eagles gangbares Zahlungsmittel sind.

94.

Dr. Aug. Sutor mand. nom. Frau Nanzi Vil geborene Bikkes, heredit. noie Capt. Jacob Vil, Kläger, gegen Wm. O'Swald & Co., Beklagte.

Aus dem Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 2. März 1853:

2. betreffend die aus dem §. 3. des Contracts entnommene Einrede,

da die sämmtlichen klägerischen Ansprüche mit alleiniger Ausnahme der Gageforderung hinfällig sein würden, wenn den Beklagten das Recht zustände, die aus den vom Capitain Vil mitgenommenen Waaren erlös'ten Gelder zu confisciren, mithin schon jetzt über diesen Punkt zu entscheiden ist,

da nun freilich im §. 3. des Contracts, Anlage C, der Capitain Vil sich verpflichtet hat, keinen Handel für sich zu treiben, auch für den Fall des Zuwiderhandelns sich der Confiscation der betreffenden Waaren durch die Beklagten unterworfen hat, diese ganz singulaire Bestimmung aber keinenfalls über ihren klaren Wortlaut hinaus, also auch nicht dahin interpretirt werden darf, daß die Beklagten berechtigt erscheinen könnten, die aus dem Verkauf solcher Waaren herrührenden Gelder an sich zu nehmen und den Ersatz der mit diesen Geldern für Schiffsrechnung bestrittenen Ausgaben zu verweigern,

daß diese Einrede zu verwerfen sei.

95.

Carl Flügge, mand. noie der Hull Flax and Cotton Mill Company, Kläger, Widerbeklagter, gegen G. F. Dörger, Beklagten, Widerkläger.

Die klägerische Compagnie hatte für Rechnung des Beklagten 10 Ballen Papier, welche ihr von Hamburg zugesandt waren, in Hull nach Bombay, per Schiff Haidee, expedirt. Als die Waare in Hull ankam, wurde keine Beschädigung derselben wahrgenommen. Als sie aber daselbst nach Bombay abgeladen wurden, ward auf dem über dieselben gezeichneten Connossement die Bemerkung „in a damaged state“ gemacht. In Bombay fand man die Waaren durch Seewasser beschädigt, und verlangte der Beklagte von der klägerischen Compagnie den Ersatz der Differenz zwischen dem Werthe, welchen die Waare in unbeschädigtem Zustande gehabt haben würde, und dem nun für dieselbe erlangten Verkaufsprovenue. Er machte diese Forderung in einer Widerklage geltend, als er von der klägerischen Gesellschaft wegen der für seine Rechnung verausgabten Fracht und Spesen verklagt wurde, und begründete diesen Gegenanspruch auf jene Bemerkung im Connossement und die daraus hervorgehende Beschaffenheit der Waaren zur Zeit ihrer Abladung.

Das auf beklagtische Appellation vom Obergericht am 20. Mai 1853 bestätigte Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 19. März 1853 legte dem mand. nom. Widerbeklagten den Beweis auf, daß die 10 Ballen Papier entweder in völlig unbeschädigtem oder doch in solchem Zustande von Hull abgeladen seien, daß von demselben die in Bombay vorgefundene Beschädigung durch Seewasser weder unmittelbar noch mittelbar herrühren konnte:

da es . . . . auf die Beschaffenheit der Waare zur Zeit der stattgehabten Verladung und zwar speciell darauf ankommt, ob die bei Ankunft der Waare in Bombay vorgefundene Beschädigung durch Seewasser mit der Beschaffenheit, in welcher dieselbe von Hull ab verladen worden, in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammenhang gestanden,

was in Folge der fraglichen Bemerkung auf dem Connossemente bis zu dem vom mand. nom. Widerbeklagten zu erbringenden Beweis des Gegentheils allerdings angenommen werden muß.

96.

Dr. **Knauth**, mand. nom. Capt. **Juan Leon de Mundaca**, führend das im hiesigen Hafen liegende spanische Schiff **Amalia**, Kläger, gegen **Adolph Godeffroy**, Beklagten.

Das Schiff Amalia war gechartert zu einem bestimmten Preise für die Ausreise nach Matanzas und ebenfalls zu bestimmtem Preise für die Heimreise von Matanzas, mit im Ganzen 60 Lade- und Löschtagen, und 4 £ täglichem Ueberliegegeld. Die Ladetage sollten in Hamburg am 15. Januar 1853 beginnen, und an dem Tage, an welchem das Schiff gänzlich abgefertigt wäre, endigen. Als nach Ablauf von 60 Tagen die Beladung nicht beendigt war, klagte der Capitain auf Bezahlung von £ 4 Ueberliegegeld für jeden seit dem 15. März verflossenen und weiter verfließenden Tag, während dessen das Schiff im Hamburger Hafen aufgehalten werde, und auf Constatirung der Consumtion sämmtlicher 60 Lade- und Löschtage auf der Chartepartie.

Der Beklagte erkannte es an, daß am 15. März die Liegetage abgelaufen seien, erhob indessen folgende Einwendungen: 1) Einrede der höheren Gewalt, welche ihn verhindert habe, den Contract zu erfüllen. Ein Theil der von ihm für das Schiff bestimmten Waaren sei aus Antwerpen verschrieben worden, hätte aber wegen des eingetretenen Frostwetters, welches am 13. und 14. Februar die Schifffahrt gänzlich geschlossen habe, nicht an die Stadt gelangen können; 2) Einrede der höheren Gewalt, in dem Sinne, daß seit dem 13. Februar wegen des Eises die Communication zwischen dem Hafen und Ufer, und mithin ein Verkehr mit dem Schiffe unmöglich geworden sei; 3) Einrede des dolus, indem seit dem 13. Februar kein beladenes Schiff den Hafen mehr verlassen konnte, und mithin das klägerische Schiff auch bei rechtzeitiger Beladung nicht hätte abgehen können.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 4. April 1853:

da es nur eine Folge des den Kläger überall nicht concernirenden Umstandes, daß der Beklagte die von ihm für das Schiff Amalia bestimmte Ladung nicht völlig am hiesigen Platze hatte, gewesen ist, wenn das Schiff nicht bereits vor dem 14. Februar „gänzlich abgefertigt" war, wie nach Maaßgabe Art. 4. der vorliegenden Charteparite der Fall sein muß, damit der Lauf der Liege- und Ueberliegetage aufhöre,

hiernach aber um so weniger in Betracht kommen könnte, wenn auch wirklich von gedachtem Tage an eine Zeit lang, wegen eingetretenen Frostwetters, jede fernere Beladung des Schiffes unmöglich gewesen sein sollte,

da ferner, anlangend die eventuell opponirte exceptio doli — welche auf die Behauptung gegründet wird, daß der Abgang des Schiffes seit dem 13. Februar des Eises wegen jedenfalls nicht hätte erfolgen können — der Beklagte nicht verlangen kann, daß der Kläger auf den ihm nach den Umständen, wie sie sich wirklich zutrugen, contractlich gebührenden Anspruch deshalb verzichte, weil möglicher Weise — nämlich wenn die gänzliche Abfertigung des Schiffes innerhalb der contractlichen Liegezeit mit dem Momente einer des Eises wegen eingetretenen Verhinderung seines Abgangs zusammentraf — die Umstände sich also hätten gestalten können, daß das Schiff ohne klägerischen Anspruch auf Ueberliegegeld so lange wie geschehen im hiesigen Hafen hätte verbleiben müssen,

daß die in der vorliegenden Charteparite im Ganzen stipulirte sechzigtägige Liegezeit als am 15. vorigen Monats völlig abgelaufen zu erachten,

hierüber auf solcher Charteparite behufige Vormerkung vom Beklagten — und eventualiter gerichtsseitig — zu machen,

und Beklagter für die nach dem gedachten Tage verflossene und bis zur gänzlichen Abfertigung des Schiffes ferner verfließende Zeit das contractliche Liegegeld von 4 £ per Tag dem Kläger zu vergüten schuldig.

Dies Erkenntniß wurde vom Obergericht auf Appellation des Beklagten am 6. Mai 1853 bestätigt.

97.

Dr. Biesterfeld mand. nom. des Capitains Jacob Gravert vom Dampfschiffe Elbe, Kläger, gegen Capitain J. N. Paulsen vom Schiffe George Canning, Beklagten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 9. Mai 1853, des Obergerichts vom 10. Oct. und 23. Decbr. 1853, des Oberappellationsgerichts vom 28. Februar 1855.

S. Sammlung der Erkenntnisse des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen Band 2. Nr. 111. Seite 989 flg.

98.

F. W. Schmidt, Agent, m. n. Oldekop Mareilhac & Co. in Bordeaux, Kläger, gegen Capitain A. Fechant, führend das französische Schiff Emma, Beklagten.

Capitain Fechant hatte, seiner in der Chartepartie übernommenen Verpflichtung zuwider, die Geschäfte seines Schiffs nicht dem Makler Dirks, sondern den Maklern Cellier & Parrau übertragen. Desfalls vom Agenten der Charterer belangt, erklärte er sich nur bereit, den Letzteren hieraus etwa entstandenen Schaden zu ersetzen, will aber nicht verpflichtet werden, jetzt noch dem Makler Dirks seine Geschäfte zu übertragen, indem er dies nicht mehr für möglich hält.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte
am 14. Mai 1853:

da der Beklagte sich in der Chartepartie, Anlage 1, und in dem Revers, Anlage 2, ausdrücklich verpflichtet hat, sich hieselbst an den Schiffsmakler Dirks zu adressiren,

auch durchaus nicht constirt, daß die Erfüllung dieser Verbindlichkeit bereits unmöglich wurde,

daß der Beklagte die Chartepartie in dem in Rede stehenden Punkte nunmehr innerhalb 3mal 24 Stunden, und zwar bei Strafe von 10 ℔, zu erfüllen habe.

In restitutorio — wo der Beklagte Implorant sich auch darauf berief, daß sein Schiff nunmehr bereits abgesegelt sei, — wurde derselbe von der ersten Kammer, im Erkenntnisse vom 26. Mai 1853, bloß für Schadensersatz-pflichtig erklärt:

da es allerdings nicht richtig erscheint, wenn das angefochtene Erkenntniß den Beklagten unter Geldpräjudiz, wie geschehen, verpflichtet,

übrigens auch nach dem in gegenwärtiger Instanz Vorgebrachten jetzt überall nur noch von Schadensansprüchen die Rede sein kann.

Auch in folgenden Erkenntnissen des Handelsgerichts wurde der Capitain, in solchen Fällen, nur für Schadensersatzpflichtig erklärt: i. S. Pinckernelle gegen Capt. Rathjen am 19. März 1851, und Erich & Brey gegen Capt. Wübbena am 10. Decbr. 1851. In letzterer Sache hatte der Capitain, ohne sich an die in der Charteepartie genannten Correspondenten zu wenden, die Geschäfte seines Schiffs einem von ihm selbst gewählten Makler übertragen, und wurde nun belangt, von diesem wieder abzugehen, und sich des von den Correspondenten aufzugebenden Maklers zu bedienen.

99.

Capt. de Boer vom Schiffe Aurora, Kläger, gegen George Sauer, Beklagten.

Capitain de Boer citirte am 11. April 1853 den Beklagten zur sofortigen Löschung von 317 Fässern Raffinade-Zucker, indem die im Connossement stipulirte Ueberlöschung in ein anderes Schiff unmöglich sei. Der Beklagte löschte darauf mittels Schuten, doch unter dem Vorbehalt, daß der Capitain die dadurch entstehenden Extrakosten tragen müsse. Diese, nämlich die Miethe der zur Löschung benutzten Schuten, betrugen Crt.⅌ 76. 9 ß und wollte der Beklagte diesen Betrag von dem Frachtgeld retiniren. Der Capitain klagte nunmehr diesen Rest der Fracht ein, indem er darauf hinwies, daß jene Connossements-Clausel über die Art der Löschung eine Nebenbestimmung sei, welche durch Zufall unausführbar geworden sei, und deshalb nicht mehr in Betracht kommen könne.

Die erste Kammer des Handelsgerichts wies die Klage am 19. Mai 1853 ab:

da der Kläger, nachdem er durch Citation vom 11. vor. Monats, zu einer Zeit, wo die Entlöschung noch nicht in der Art thunlich war, wie solche nach Maaßgabe der von ihm laut Connossement übernommenen Verpflichtung geschehen sollte, auf deren Beschaffung gedrungen hat, nun auch sich nicht weigern darf, die hiedurch dem Beklagten erwachsenen Extrakosten zu vergüten.

Die zweite Kammer aber verurtheilte den Beklagten am 11. Juni 1853 auf Imploration des Klägers in restitutorio in die libellirten Crt.℔ 76. 9 ß:

da die fragliche nur die Art und Weise der Löschung betreffende Clausel des Connossements nicht dahin verstanden werden kann, daß auf Grund derselben der Kläger nach seiner Ankunft am Bestimmungsort über die üblichen Liegetage hinaus aufgehalten werden durfte, derselbe vielmehr unerachtet jener Clausel auf Einhaltung solcher Liegetage zu bestehen berechtigt, mithin der Beklagte verpflichtet war, entweder rechtzeitig ein Schiff zu stellen, an dessen Seite der Kläger sich mit seinem Schiffe legen konnte, oder, falls dies nicht thunlich war, die durch anderweitige Löschung entstandenen Extrakosten selbst zu bestreiten.

100.

Rob. M. Sloman jun., Schiffsmakler, noie Capt. Geelts, Schiff Thomas, Kläger, gegen G. L. Haupt modo dessen Curatores bonorum, namentlich Dres. W. Stockfleth und W. Stammann, Beklagte.

Es wurde im Mai 1851 ein Frachtbetrag von Bco.℔ 87. 5 ß eingeklagt, derselbe auch beklagtischerseits als richtig anerkannt, allein ein Gegenanspruch von Bco.℔ 74. 6 ß geltend gemacht. Das Erkenntniß vom 5. Juni 1851 verpflichtete den Beklagten, die libellirte Fracht zu deponiren und in 8 Tagen seinen Gegenanspruch gehörig zu begründen. Dies geschah erst im Mai 1853, nach eingetretenem Fallissemente des Beklagten. Dessen Curatores bonorum forderten Bco.℔ 45. 2 ß wegen eines erheblichen Untergewichts an gelieferten 50 Säcken Piment und

Bco.℔ 29. 4 ß wegen Beschädigung an 43 Säcken Pfeffer, indem diese Waaren in äußerlich ramponirtem Zustande gewesen, und vom Capitain, ohne vorher nach Art. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk von 1786 desfallsige Anzeige an den Empfänger gemacht zu haben, aus ihrer Lage genommen seien. Auch habe Sloman Schadensersatz zugesagt. — Der Haupteinwand des Klägers geht dahin, es habe der beklagtische Cridar seinen Regreß an den Capitain verloren, weil er nicht gleich beim Empfang der Waare deren Beschädigung constatirt habe, noch auch sofort mit seinem Gegenanspruch hervorgetreten sei. Auch wäre bei Quittirung der Connossemente kein genügender Vorbehalt wegen der angeblichen Beschädigung gemacht worden, die auf denselben gemachte vage Bemerkung: „einige beschädigt“ könne nicht genügen, überdies seien diese Worte auf dem Connossement über die 43 Säcke Pfeffer vom Ewerführer wieder getilgt worden. — Die Beklagten stellten es in Abrede, daß der Ewerführer diese Worte durchstrichen habe.

Durch Erkenntniß der ersten Kammer vom 23. Mai 1853 wurden die Gegenansprüche der Beklagten zurückgewiesen:

da dem beklagtischen Anspruche jedenfalls entgegensteht, daß irgend eine Constatirung resp. des Zustandes und Gewichts der Waare seiner Zeit überall nicht stattgefunden hat.

Dies Erkenntniß ward, nachdem Beklagte innerhalb zehn Tagen, aber nach Ablauf von drei Tagen, dagegen Restitution nachgesucht hatten, von der zweiten Kammer am 22. Juni 1853 bestätigt:

daß zwar formalia des Rechtsmittels — da die vorliegende bereits am 30. Mai 1851 anhängig gewordene Sache aus dem summarischen für Frachtsachen vorgeschriebenen Verfahren unzweifelhaft längst in das ordentliche Verfahren hinübergeleitet ist — für salvirt zu erachten;

materialia betreffend aber

da bei gänzlich unterbliebener Constatirung der Beschaffenheit der Waare und bei der Allgemeinheit und Unbestimmtheit des Vorbehaltes, welcher der auf dem Connossement befindlichen Quittirung hinzugefügt ist, gar nicht mehr zu ersehen, ob der Capitain überall im vorliegenden Fall zu der im § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vorgeschriebenen Anzeige an den Empfänger verpflichtet war,

daß das angefochtene Erkenntniß vom 23. Mai 1853 zu confirmiren sei.

Der Grundsatz, daß, wenn Frachtsachen aus dem summarischen Verfahren herausgetreten sind, die für dieselben vorgeschriebenen kürzeren Fristen der Appellationen und Restitutionsgesuche nicht mehr gelten, ward auch i. S. Bödecker nom. Capt. Poldervaart gegen J. H. Diercks & Co., als ein Beweisverfahren in Betreff des von den Beklagten wegen angeblichen Untergewichts der eingelieferten Waare gegen die eingeklagte Fracht erhobenen Gegenanspruchs eingeleitet war, von der ersten Kammer des Handelsgerichts im Erkenntnisse vom 31. Januar 1853 anerkannt.

101.

Dr. Carl Petersen mand. nom. J. W. Schmidt & Co. in New-York, Kläger, gegen G. H. Kaemmerer Söhne, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 30. Mai 1853, des Obergerichts vom 19. August 1853 und des Ober-Appellations-Gerichts vom 27. Febr. 1854.

(S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Ober-Appellations-Gerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. Nr. 95. S. 850 flg.)

102.

R. M. Sloman jun., Schiffsmakler, nom. Capt. Thomas Harrison, Kläger, gegen A. H. Brauß, Beklagten.

Die Waaren, welche der klägerische Capitain dem Beklagten zu liefern hatte, waren Cassia- und Gallen-Kisten. Die Fracht war nach dem Maaß dieser Kisten zu bezahlen. Da hierüber unter den Parteien Streit entstand, compromittirten sie auf eine Messung abseiten der Schifferalten. Am 23. April fand die Messung der Gallenkisten statt, welche am 6. Mai von dem Capitain angefochten ward, weil von der ganzen, aus 410 Kisten

bestehenden, Partie nur 10 Kisten gemessen wären, welche zu den kleinsten gehörten und sonach ein richtiges Durchschnittsmaaß nicht herstellen könnten. Nach dem von ihm für richtig gehaltenen Maaß forderte er einen Frachtrest von Bco.℔ 136. 10 ß. — Der Beklagte bemerkte, die Monitur des Capitains wegen der Messung der Gallenkisten sei zu spät erfolgt, und deshalb nicht zu berücksichtigen; auch seien die Gallenkisten schon verkauft, und könne mithin eine neue Messung nicht mehr vorgenommen werden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts wies im Erkenntniß vom 6. Juni 1853 die Klage ab:

da die erste Messung durch die Schifferalten, auf welche die Parteien compromittirten, bereits am 23. April d. J. Statt hatte, sodann aber klägerischerseits nur hinsichtlich der Messung der Cassiakisten reclamirt und wegen der Gallenkisten geständlich erst am 6. Mai d. J., was jedenfalls verspätet war, Reclamation erfolgt ist,

da ferner Kläger nicht bestreitet, daß nach dem Resultat der Messungen durch die Schifferalten der gesammte Frachtbelauf völlig vom Beklagten bezahlt sei.

Dies Erkenntniß wurde in restitutorio auf Imploration des Klägers von der zweiten Kammer am 22. Juni 1853 bestätigt. Es wurde in deren Erkenntniß der Entscheidungsgrund der ersten Instanz für „durchaus zutreffend" und der klägerische Anspruch auch wegen des Compromisses auf den Ausspruch der Schifferalten für unstatthaft erklärt, weil es danach lediglich deren Sache gewesen sei, eine ihrer Meinung nach genügende Anzahl von Kisten zu messen und dagegen überall nicht monirt werden konnte.

103.

Carl Pflugk modo dessen Wittwe und Erben, Kläger, gegen Carl F. Bubendey in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1840 und — die im Bescheide vom 2. Mai 1853 genannten — Consorten, Beklagte.

Das Schiff der Kläger, Adolph, Capt. Reimers, war bei den Beklagten auf ein Jahr vom 25. October 1850 an zu

Bco.⅌ 40,000 versichert. Ende Juli 1851 auf der Rhede von Valparaiso durch einen Sturm beschädigt, auch in einen Prozeß mit den Befrachtern verwickelt, wurde es daselbst vom Capitain, angeblich weil er die zu einer Reparatur nöthigen Geldmittel nicht aufbringen konnte, zum öffentlichen Verkauf gebracht und von ihm selbst angekauft. Kläger behaupten nun, durch seinen Betrug oder Nachlässigkeit das Schiff verloren zu haben und reclamiren von den Assecuradeuren einen Totalverlust, indem sie beantragen, dieselben in den vollen Betrag ihrer gezeichneten Summen zu verurtheilen. Eventualiter bitten sie, die Sache zur Aufmachung des Schadens — und zwar nach der Policentaxe, nicht nach der Taxe der Beschädigung — an den Dispacheur zu verweisen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 9. Juni 1853:

da, wenn auch wirklich — worüber zur Zeit noch nicht zu entscheiden — der klägerische Anspruch nicht nach Maaßgabe §. 102. des Allgemeinen Plans auf Ersatz des Belaufs der Reparatur-Taxe zu beschränken wäre, sondern die Beklagten wegen des durch den erfolgten Verkauf des Schiffes Adolph erwachsenen Schadens nach Maaßgabe der Taxe in der Police verantwortlich sein sollten, dennoch nach hiesigem Assecuranzrechte,

s. Entscheidungsgründe zum oberappellationsgerichtlichen Erkenntniß in Sachen Henrici gegen Klünder & Neumeister vom 30. April 1840,

und dem in dieser Beziehung für die Assecurirten nicht günstigeren Allgemeinen Plan kein Fall eines Totalverlustes vorliegen würde,

sonach allerdings vorgängige Dispachirung erforderlich ist,

daß Kläger, unter Abweisung der Klage, sofern sie sich auf Totalverlust gründet, vorgängig an den Herrn Dispacheur zu verweisen, welcher die Dispache, so wie er es nach den ihm einzuliefernden Papieren für richtig erachtet, aufzumachen hat,

wobei jedoch den Klägern unbenommen ist, eventualiter zu veranlassen, daß demnächst dem Herrn Dispacheur salvo jure eine andere Dispachirung nach von ihnen anzugebenden Principien committirt werde.

104.

Carl Lantzius, Kläger, gegen J. M. Böhrt & Sohn in Vollmacht der neuen 6. Assecuranz-Compagnie, Beklagte.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 11. Juni 1853:

da der einfache Wortverstand der Clausel „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfall" ohne Zweifel dahin geht, daß der Versicherer im Strandungsfall auch die an der Waare befundene Beschädigung zu vertreten hat, mithin in dem Umfange haftet, wie es bei einer Police ganz ohne Clausel gewesen sein würde,

eine andere hievon abweichende Interpretation aber, der zufolge der Versicherer im Strandungsfall nur die durch die Strandung selbst verursachte Beschädigung zu ersetzen hätte, weder durch die hiesige Praxis festgestellt ist, noch aus inneren Gründen zulässig erscheint,

indem nicht anzunehmen, daß es die Absicht der Parteien beim Gebrauch jener Clausel gewesen, durch Abweichung von der wörtlichen Auslegung derselben jene auf factischen Schwierigkeiten beruhende große Unsicherheit bei Regulirung des Schadens von Neuem herbeizuführen, deren Vermeidung gerade einer der Zwecke jener Clausel ist,

wie es denn auch dem Grundsatze der Gleichstellung der Contrahenten durchaus entspricht, daß der Versicherer, welcher, falls eine Strandung nicht eintrifft, selbst von der Bezahlung erweislicher Seeschäden befreit ist, die nach dem Zweck des Versicherungs-Vertrages an und für sich von ihm zu vertreten sein würden, im Fall einer Strandung auch alle Seeschäden zu ersetzen habe,

wobei auch die an verschiedenen Orten geltende Vorschrift, daß der Versicherer selbst im Strandungsfall eine bestimmte Anzahl von Procenten nicht erstattet, als Beweis dafür angeführt werden kann, daß nach allgemeiner Rechtsansicht im Fall der Strandung zwischen dem durch diese und dem schon früher entstandenen Schaden keinenfalls ein Unterschied zu machen ist,

da diese Auffassung auch durch den Art. 93 des Allge-

meinen Plans unterstützt wird, nach welchem es für einen Strandungsfall nicht erforderlich ist, daß die Beschädigung der Güter wirklich durch den Schaden, den das Schiff bei Gelegenheit des Strandens erlitten, veranlaßt sei, sondern nur, daß sie sich aus solchem Schaden erklären lasse,

so daß consequent nur der Beweis, daß die ganze in Frage stehende Beschädigung in anderen Ursachen als in der Strandung ihren Grund habe, in Betracht kommen kann, und zwar deshalb, weil dann ein Strandungsfall im Sinne des Allgemeinen Plans gar nicht vorliegen würde,*)

keineswegs aber der Nachweis, daß ein ideeller Theil der vorgefundenen Beschädigung schon vor der unbestritten im Sinne des Art. 93 des Allgemeinen Plans Statt gehabten Strandung vorhanden gewesen, — denn daß die Beschädigung an einer bestimmten Anzahl Fässer der versicherten Pottasche durch vor der Strandung erlittene Unfälle, an den anderen durch die Strandung verursacht sei, ist beklagtischerseits nicht einmal behauptet worden — dahin führen kann, die Beklagten von dem Ersatz einer Quote des Schadens zu befreien,

ganz abgesehen davon, daß die Feststellung solcher Quote um so weniger thunlich erscheint, als es ersichtlich ganz unzulässig sein würde, das richterliche arbitrium in einem Falle walten zu lassen, in welchem es an allen Anhaltspunkten für dasselbe fehlen würde, so daß schon von diesem Gesichtspunkte aus nur der Grundsatz, daß der größere Schaden den kleineren verschlingt und nach sich zieht, zur Anwendung kommen könnte,

daß die Beklagten die libellirten Bco. ℳ 2283. 6 ß zu bezahlen schuldig.

Dies Erkenntniß wurde auf Appellation der Beklagten am 15. Juli 1853 vom Obergericht bestätigt.

---

*) Aus diesem Entscheidungsgrund wäre zu folgern, daß nach dem § 93, wenn nur ein Theil des Schadens sich aus der Strandung erklären läßt, auch die erweislich von anderen Unfällen herrührende Beschädigung eines reellen, körperlich trennbaren, Theils der versicherten Waare von dem Assecuradeur vergütet werden müsse.

105.

Hasche & Woge, Kläger, gegen C. E. Buck in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1839, Beklagten.

Die Kläger hatten bei dem Beklagten 7 Collis Apothekerwaaren für eine Reise von Lübeck nach Sundswall in Schweden per Schiff Gustaf versichert. Die Ordre zur Versicherung war ihnen von dem eigentlichen Versicherten Liedberg direct zugegangen. Das Schiff machte, ohne daß dies in der Police bemerkt ward, von Lübeck aus einen Umweg über Riga, um daselbst seine Ladung zu completiren. Dies erfuhr der Lübecker Spediteur Nöltingk, welcher die Waaren an Bord schickte, aber weder Liedberg noch die Kläger. Die versicherte Waare ging verloren, und verlangten Kläger vom Beklagten deren Ersatz mit Bco. ℳ 1134. 9 ß. Der Beklagte verweigerte die Zahlung wegen jener Deviation nach Riga. Da auf den Mittheilungen Nöltingks der Abschluß der Assecuranz beruhe, so sei er für die Verbindlichkeit zur Anzeige und für die Folgen der Unterlassung dieser Pflicht dem Versicherten gleich zu achten. Auch erklärte der Beklagte die Versicherung aus dem Grunde für erloschen, weil die Kläger jedenfalls nach dem Abschluß der Assecuranz den Umweg über Riga erfahren und nicht angezeigt hätten. Uebrigens räumte er ein, selbst aus der Börsenhallen-Liste vom 29. September 1852 ersehen zu haben, daß das Schiff am 26. Sept. nach Riga ausclarirt wurde.

Sowohl die erste Kammer des Handesgerichts am 20. Juni 1853, als auch, auf Appellation des Beklagten, das Obergericht am 21. October 1853 verwarfen dessen Einreden und verurtheilten ihn in den libellirten Betrag.

Das Handelsgericht:

da der vorliegende Fall, wo die fragliche Waare für die Reise von Lübeck nach Sundswall im Schiffe Gustaf, ohne Anzeige, daß das Schiff — wie geschehen, und bereits bei seinem Abgange von Lübeck bestimmt gewesen — vorerst Riga, um daselbst seine Ladung zu completiren, angehen werde, versichert war, unbedenklich nach den Bestimmungen der §§ 32 und 49 des Allgemeinen Plans vom Jahre 1847 zu beurtheilen ist, zufolge welcher Bestimmungen das beabsichtigte oder erfolgte Angehen

eines nicht in der Police erwähnten Hafens dem Versicherten, sofern er weder davon, daß es geschehen solle, bei Abschluß der Versicherung Wissenschaft hatte, noch auch überall dasselbe veranlaßte, nicht zur Präjudiz gereicht,

nun aber der Beklagte nicht bestreitet, daß die vorliegende Versicherung, wie replicando angegeben, von den Klägern, auf Grund des in Anlage 7 beigebrachten directen Schreibens des Liedberg vom 14. August, ohne weitere specielle Versicherungs-Ordre, abgeschlossen wurde,

sonach hier zufolge § 13 des gedachten Plans außer dem eigentlichen Assecurirten Liedberg — der das Schiff Gustaf gar nicht einmal zur Verladung angewiesen hatte — lediglich die Beklagten selbst den Versicherten repräsentiren, der Beklagte aber weder behauptet, daß die Kläger — oder Liedberg — das Angehen von Riga veranlaßten, noch daß die Kläger davon, daß solches beabsichtigt werde, bei Abschluß der Versicherung Wissenschaft hatten,

auch überall Nichts vorliegt, was irgendwie der Vermuthung Raum geben könnte, daß etwa die damalige klägerische Unkenntniß dieses Umstandes eine Folge von Verabsäumung derjenigen gewöhnlichen Diligenz, welche der Versicherer bei Abschluß der Assecuranz an Seiten des Versicherten voraussetzen darf, gewesen sei,

die beklagtische Einwendung aber, daß die Kläger späterhin zu jener Wissenschaft gelangt seien, ohne desfallsige Anzeige zu machen, hier, wo der Beklagte nicht in Abrede zu stellen vermag, auch seinerseits alsbald davon Kenntniß erhalten zu haben, daß der Gustaf auch nach Riga ausclarirt sei, nicht in Betracht kommen kann.

Das Obergericht:

da beklagtischerseits auch jetzt nicht behauptet wird, daß die Kläger beim Abschluß der Versicherung Kenntniß davon gehabt haben, daß das Schiff Gustaf auf seiner Reise von Lübeck nach Sundswall vorerst noch nach Riga zu gehen bestimmt gewesen, Kläger vielmehr nach dem Connossemente in Uebereinstimmung mit dem Börsen-Anschlage eine richtige Angabe über die Reise des Schiffes gemacht haben, dieselben aber für ein etwaiges Versehen

des Schiffers bei Ausfertigung des Connossements nicht zu haften haben würden; da andererseits Beklagter selbst einräumt, durch die Börsenhallen-Liste vom 29. September 1852 Kenntniß davon erlangt zu haben, daß das Schiff Gustav am 26. September nach Riga clarirt habe, auch demnächst in derselben Weise von der Ankunft des Schiffes in Riga Kenntniß erhalten zu haben, und für den Fall, daß es ihm wirklich zweifelhaft gewesen sein sollte, ob diese Anzeigen das hier fragliche Schiff betreffen, es in seiner Macht gelegen haben würde, sich schon damals im geeigneten Wege darüber zu vergewissern;

da bei dieser Sachlage, wenn gleich die Abweichung von der Reise, für welche die hier fragliche Waare versichert war, zumal in Berücksichtigung der vorgerückten Jahreszeit, eine sehr erhebliche genannt werden muß, doch die Anwendung der §§ 32 und 49 des Allgemeinen Plans von 1817 auf den vorliegenden Fall eben so wenig einem Bedenken unterliegen kann, wie es bei der Wissenschaft, welche Beklagter von der Abweichung des Schiffes von der Reise alsbald erlangt hat, auf eine etwaige, auch klägerischerseits nachträglich erhaltene, Kenntniß von diesem Umstande, ohne daß Kläger dem Beklagten eine Anzeige davon gemacht haben, ankommen kann; da endlich nach § 13 des Allgemeinen Plans nur diejenigen Personen collectiv für verpflichtet zu erachten sind, welche hinsichtlich des Auftrages Zwischenpersonen waren, zu diesen aber der Spediteur Nöltingk in Lübeck ersichtlich nicht gehört.

106.

J. H. Dirks, Schiffsmakler, Kläger, gegen Smidt & Bensieck, Beklagte.

Die Beklagten hatten sich, laut der als Anlage 2 eingeklagten Nota des Schiffsmaklers Dirks, verpflichtet, 250 Last Zink in die Schiffe Edmund und Jeune Pauline zu liefern. Sie kamen dieser Verbindlichkeit nicht nach, und wurden darauf die beiden Schiffe anderweitig beladen. Der Kläger fordert jetzt, daß die Beklagten jene Waare in ein anderes Schiff, Bonne Esther,

liefern, wurde aber durch das Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 27. Juni 1853 angebrachtermaaßen abgewiesen:

da die den Beklagten vom Kläger aufgegebenen Schiffe Edmund und Jeune Pauline, wie Kläger anführt, bereits ehe die Klage zur Verhandlung kam, an Stelle der 250 Last Zink, zu deren Verladung sich die Beklagten laut Anlage 2 verpflichtet hatten, andere Güter erhalten haben,

sonach Kläger, auch unter der Voraussetzung, daß derselbe sich den gedachten Schiffen gegenüber als Garant für die beklagtische Erfüllung der Anlage 2 verpflichtet hatte, doch jedenfalls nur gegen die Beklagten die Fracht-Differenz reclamiren könnte, auf deren Vergütung diese Schiffe nach Maaßgabe Stat. II, 15, 5 Anspruch hatten, wenn für die statt der 250 Last Zink verladenen Güter weniger Fracht als in Anlage 2 bedungen wurde.

107.

C. J. Johns Söhne, Kläger, gegen J. H. Brockmann, in Vollmacht der Oceanus-Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 4. Juli 1853, des Obergerichts vom 5. September 1853, des Ober-Appellations-Gerichts vom 31. März 1854.

S. Sammlung der Erkenntnisse des Lübecker Ober-Appellations-Gerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. S. 864 flg. Nr. 97.

108.

August Bolten, Wilh. Miller's Nachfolger, Schiffsmakler, noie Capt. Arrotequi, Spanisches Schiff Asuncion, Kläger, gegen Johs. Heyn & Co., Beklagte.

Das Schiff Asuncion sollte nach der über dessen Befrachtung aufgemachten Charterpartie in Falmouth 8 Tage ohne Vergütung auf Ordre zum Abgehen warten. Es kam am 20. April

an, erhielt seine Ordre aber erst am 4. Mai. Kläger berechnet nun 8 Ueberliegetage, weil die stipulirte Liegezeit am 20. April beginne und eine Woche dauere, also mit dem 26. April beendet gewesen sei. Doch will er nur 7 Ueberliegetage geltend machen und behauptet, daß Beklagte ihm auch für so viele Tage Liegegeld versprochen haben. Die Beklagten dagegen berechnen volle 8 Tage Liegezeit und lassen dieselbe vom 21. bis 28. April dauern, so daß nur 6 Ueberliegetage herauskommen.

Diese letztere Ansicht ward in dem Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 4. Juli 1853 für richtig erklärt:

da bei Berechnung der stipulirten Liegezeit von 8 Tagen — worunter keineswegs nur der Zeitraum einer Woche zu verstehen — allerdings der 20. April hier nicht mit zu rechnen ist, und daher der Capitain auf Vergütung von mehr als 6 Ueberliegetagen nicht Anspruch hatte, es sonach nur noch auf die klägerische Behauptung, daß die Beklagten einen Anspruch auf Vergütung von 7 Ueberliegetagen anerkannten, ankommt.

109.

Dr. Biesterfeld mand. noie Capt. H. Block, Schiff Johannes, Kläger, gegen J. L. Krummes, Schiffsmakler, Beklagten.

Der Kläger verlangte, daß der Beklagte, welcher seine Fracht eincassirt hatte, ihm dieselbe in Sovereigns zahle, weil sie in dieser Münze mit Beifügung des Wortes „cash" stipulirt war. Der Beklagte wollte dem Capitain Crt.$ 6. 6 ß Versicherungsprämie für den Vorschuß, welchen er in Hartlepool auf seine Fracht nach Hamburg erhalten hatte, anrechnen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts wies im Erkenntniß vom 16. Juli 1853 jenen Anspruch des Klägers ab und legte hinsichtlich der Crt.$ 6. 6 ß dem Beklagten den Beweis auf, daß der Kläger sich damit einverstanden erklärt habe, daß ihm dieser Betrag angerechnet werde:

da der Ausdruck „cash" keineswegs so viel bedeutet, als „effectiv," hiernach aber kein Zweifel darüber obwalten kann, daß

die in fremder Münze stipulirte Fracht nicht lediglich effectiv, sondern eben so wohl nach kurzem Cours, wie Beklagter offerirt, bezahlt werden dürfe,

da übrigens die vom Beklagten in Rechnung gebrachten Crt.ℳ 6. 6 ß, sofern nicht etwa eine klägerische Anerkennung erfolgte, wegfallen müssen, weil nicht stipulirt wurde, daß der Kläger die Assecuranz des Vorschusses tragen solle.

110.

Dr. L. F. Noack mand. noie C. W. Hansen in Altona cess. nom. M. Matthiessen & Co., Kläger, gegen Conrad A. Auffm'Ordt, in Vollmacht der neuen dritten Assecuranz-Compagnie und — die im Bescheide vom 17. Decbr. 1851 genannten — Consorten, Beklagte.

Vergl. in Nr. 85 das am 8. Dec. 1852 in dieser Sache ergangene Erkenntniß.

In diesem Erkenntniß war dem Kläger der Beweis auferlegt, daß die versicherten Güter in das Schiff Fisken auf der fraglichen Reise verladen gewesen seien. Hierüber deferirte er den Beklagten einen Eid.

Dies erklärte die zweite Kammer des Handelsgerichts in ihrem — auf Appellation des Klägers vom Obergericht am 28. October 1853 bestätigten — Erkenntniß vom 20. August 1853 für unstatthaft:

da — so viel die Eidesdelation betrifft — im vorliegenden Falle die Beklagten weder zu einem Wahrheitseide, noch, der ganzen Actenlage nach und bei den ihnen völlig fremden Thatsachen, um welche es sich handelt, zu einem Glaubenseide adstringirt werden können.

111.

Aug. Heinr. Brauß, Kläger, gegen Joh. Wilh. Duncker in Vollmacht ꝛc. und Eggeling & Thieriot in Vollmacht ꝛc., Beklagte.

Das auf beklagtische Appellation vom Obergericht am 18. November 1853 confirmirte Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 22. August 1853 lautet:

da nicht bezweifelt werden kann, daß das Ungeziefer, durch welches der in Rede stehende Schaden herbeigeführt wurde, nicht in den assecurirten Gütern sich erzeugte, sondern in dieselben auf der versicherten Reise aus den an Bord befindlichen Stockfischen oder doch sonst wie von außen eindrang,

also der Schaden weder in einem inneren Verderb der assecurirten Güter seinen Grund findet, noch vom Kläger verschuldet ist,

hienach aber, mag nun dem Capitain Peters — namentlich etwa wegen mangelhafter Stauung — eine Schuld beizumessen, oder auch der Schaden als ein rein casueller zu erachten sein, die Beklagten nach Inhalt der Police und § 38 des derselben zu Grunde liegenden Plans vom Jahre 1847 nicht berechtigt erscheinen, Ersatz dieses ungewöhnlichen Schadens zu verweigern, den sie bei Uebernahme der Versicherung nicht ausdrücklich ausgeschlossen haben, und der keineswegs gleichgestellt werden darf dem im § 60 des Plans erwähnten, weniger ungewöhnlichen, Falle einer Vernichtung oder Beschädigung durch Ratten und Mäuse, auf welchen der Versicherte viel eher wird Bedacht nehmen und gegen den er meistens auch viel leichter sich wird sichern können,

daß die Beklagten die Summe von . . . . zu bezahlen schuldig.

112.

M. Frauen, Schiffscapitain, Kläger, gegen G. H. Gädgens als dirigirenden Rheder des Schiffes Urania, Beklagten.

Gegen die vom Capitain Frauen erhobene Klage auf pro resto Crt.✗ 1956. 12 ß Gage und Caplaken erhob der Beklagte

unter Anderem den Einwand, daß er, zumal das gemeinsame Schiff verkauft und mithin die Gemeinschaft der Rheder aufgehoben worden, gar nicht befugt sei, seine Mitrheder in diesem Rechtsstreite zu vertreten.

Dieser Einwand wurde von der zweiten Kammer des Handelsgerichts im Erkenntniß vom 24. August 1853 folgendermaaßen zurückgewiesen:

da der Beklagte einräumt, als Mitrheder die Correspondenz für das Schiff Urania besorgt zu haben, derselbe also — zumal sein einziger Mitrheder, der verstorbene Rauhert, bis zu seinem Tode das fragliche Schiff als Capitain geführt hat — an und für sich als derjenige erscheint, gegen welchen die gegen die Rhederei gerichteten Ansprüche geltend gemacht werden können, derselbe auch durch den inzwischen vorgenommenen Verkauf des Schiffes seiner Verbindlichkeit nicht enthoben ist, mit dem Kläger, dessen Forderung ihm völlig bekannt sein mußte, zu liquidiren.

113.

C. C. H. Johns, Schiffszimmermeister, Kläger, gegen Ziel Balzer & Co., Beklagte.

Der Kläger ward durch das Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 25. August 1853 zur Beeidigung seiner für Reparatur des beklagtischen Schiffes eingeklagten Forderung zugelassen:

da die Beklagten mit ihrer — nur gegen solche Pöste der Anlage 6, welche ihnen bereits am 26. April berechnet waren, gerichteten — Monitur erst nach am 8. Mai erfolgtem Abgang des Schiffes Louise, also zu einer Zeit, wo dem Kläger jedenfalls auf lange hinaus und sehr leicht für immer die Möglichkeit einer gehörigen speciellen Justification abgeschnitten war, hervorgetreten sind, nachdem sie früher nur ganz allgemein über die Größe der klägerischen Gesammtforderung sich beschwert hatten, unerachtet doch, bei der damaligen Anwesenheit des Capitain Huwald, die Aufstellung etwaiger wirklich begründeter Monitur für sie um so weniger Schwierigkeit haben konnte, als die Reparatur unbe-

stritten unter Aufsicht und Controle des Capitains Huwald geschehen war,

unter solchen Umständen aber nur auf klägerische Beeidigung der libellirten Rechnung erkannt werden kann.

114.

J. C. Jacobj & Sohn, Kläger, gegen Conrad A. Auffm'Ordt in Vollmacht der neuen dritten Assecuranz-Compagnie und die im Bescheide vom 16. Juni d. J. genannten Consorten, Beklagte.

Die beklagtischen Assecuradeurs hatten eine Ladung Zucker per Schiff Fama mit der Clausel „frei von Beschädigung, außer im Strandungsfall" versichert. An der Norwegischen Küste gerieth das Schiff auf den Grund. Der Capitain schickte darauf sofort ein Boot an's Land, um fremde Hülfe zur Abbringung zu requiriren. Diese kam, konnte jedoch erst nach mehreren Stunden, als höhere Fluth eintrat, das Schiff, welches im Ganzen 8 bis 9 Stunden festsaß, abbringen. Es befanden sich 26 Zoll Wasser im Schiffe, mittels Pumpen konnte es indessen über Wasser gehalten werden und seine Reise nach dem nahe gelegenen Bestimmungsort fortsetzen. Dort wurde an dem versicherten Zucker eine Beschädigung durch Seewasser wahrgenommen, deren Vergütung die Kläger von den Assecuradeuren forderten, weil ihrer Meinung nach ein Strandungsfall in Gemäßheit des § 93 des Allgemeinen Plans vorliege.

Die Beklagten gaben zu, daß das erste Erforderniß der Strandung, das Gerathen auf einen Grund, vorhanden sei, behaupteten jedoch, daß das zweite und dritte Erforderniß: Abbringung des Schiffes mittels ungewöhnlicher Maaßregeln, und eine erheblichere Beschädigung desselben und zwar eine solche Beschädigung, daß sich der Schaden an den Gütern daraus erklären lasse, fehlten. Die Anwendung fremder Hülfe könne nur dann als eine außerordentliche Maaßregel angesehen werden, wenn dieselbe nothwendig gewesen sei; und daß dies der Fall war, ergebe sich aus der Verklarung nicht. Es sei ferner das den Zucker beschädigende Seewasser nicht von

unten durch ein Leck, also eine Beschädigung des Rumpfs des Schiffes, sondern von oben eingedrungen, als sich das Schiff, während es festsaß, zur Zeit der Ebbe auf die Seite legte, und das Deck überspült wurde. Insbesondere fehle der Nachweis einer irgend erheblichen Beschädigung des Schiffes. Unter „stranden", früher oft als gleichbedeutend mit „scheitern" genommen, sei immer ein sehr bedeutender Unfall verstanden worden. Dieser allgemeine Sprachgebrauch solle durch den § 93 des Allgemeinen Plans gewiß nicht aufgehoben werden, so daß schon ein geringfügiger Schaden des Schiffes genüge, wofern derselbe nur die Beschädigung der Güter erkläre.

Die Kläger erwiederten: Die Nothwendigkeit der Zuziehung fremder Hülfe folge daraus, daß der Schiffer sie sogleich, nachdem er auf den Grund gerathen, und zwar mitten in der Nacht, requirirt, dieselbe sich längere Zeit vergeblich bemüht habe, das Schiff abzubringen, und das Schiff in einer gefährlichen Lage gewesen sei, aus welcher es mittels jener Hülfe möglichst rasch entfernt werden mußte. — Was das dritte Requisit des Strandungsfalles anlange, so habe das Schiff allerdings einen Leck erhalten, und sei nur daraus die Beschädigung des Zuckers erklärlich. Daß übrigens, auch davon abgesehen, der Schaden des Schiffes immer an sich ein erheblicherer sei, könne nach dem § 93 und dem Sinne der Strandungsclausel nicht für erforderlich erachtet werden.

Es wurde die Klage von der ersten Kammer des Handelsgerichts am 29. August 1853 abgewiesen:

da nach Inhalt der vorliegenden Verklarung das Schiff Fama zwar auf den Grund gerathen, und, wegen eingetretenen niedrigen Wasserstandes, erst nach Verlauf mehrerer Stunden wieder abgekommen ist,

Letzteres aber, obwohl nicht ohne Hülfe fremder Mannschaft, doch ohne Anwendung ungewöhnlicher Maaßregeln hat bewirkt werden können,

auch eine erheblichere Beschädigung am Rumpfe des Schiffes überall nicht nachgewiesen, oder selbst nur mit Bestimmtheit behauptet ist,

hienach aber ein Strandungsfall im Sinne des § 93 des Allg. Plans v. J. 1847 nicht vorliegt.

115.

C. J. Johns Söhne, Kläger, gegen C. A. Auffm'Ordt in Vollmacht der neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 29. Aug. 1853, des Obergerichts vom 6. Februar 1854 und des Ober-Appellations-Gerichts vom 15. März 1855.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Ober-Appellations-Gerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. Nr. 112. S. 1014 flg.

116.

F. G. Voigt, Schiffsmakler, Kläger, gegen Fr. Bachmann, in Vollmacht der See-Assecuranz-Compagnie von 1846 und C. Suhrberg, in Vollmacht der Russischen See- und Fluß-Assecuranz-Compagnie, Beklagte.

Die Beklagten hatten auf das Schiff Janken Hilberdina, welches in der Police zu Bco.℔ 5000 taxirt war, eine Summe von Bco.℔ 2000 versichert. Das Schiff ging unter, der Ertrag des geborgenen Inventariums betrug nur Bco.℔ 100, und forderte der Kläger nunmehr von den Assecuradeuren Bezahlung ihrer gezeichneten Summe, abzüglich zweier Fünftheile dieser Bco.℔ 100, mithin den Betrag von Bco.℔ 1960.

Die Assecuradeure wandten ein, daß die Taxe erheblich übersetzt sei, indem das Schiff im Jahre 1848, wie sich aus dessen Papieren ergebe, zu 1650 fl. Holl. oder ca. 1800 ℔ Bco. angekauft sei. Hätten sie diesen wahren Werth gekannt, würden sie auf das Schiff gar keine Versicherung genommen haben, mithin sei die Assecuranz auf Grund des § 15 des Allgem. Plans, wegen einer in wesentlicher Beziehung falschen Anzeige, gänzlich ungültig. Eventualiter sei die versicherte Summe, welche ²/₅ der Policentaxe ausmache, auf denjenigen Betrag zu reduciren, welcher zu dem wahren Werth des Schiffes in demselben Verhältniß stehe.

In pessimum eventum sei ihnen der ganze Ertrag des geborgenen Inventariums zuzusprechen.

In dem, auf beklagtische Appellation vom Obergericht am 7. November 1853 bestätigten, Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 1. September 1853 wurden die Beklagten zur Bezahlung von Bco.⅌ 1900 verurtheilt, und hinsichtlich des 60 ⅌ Bco. betragenden Restes des libellati ihnen der Beweis auferlegt: daß die in der Police enthaltene Taxe von Bco.⅌ 5000 um Bco.⅌ 3000 — oder wie sonst doch wesentlich — übersetzt sei:

da die Beklagten überall nicht, oder doch nicht mit genügender Bestimmtheit, behaupten, daß von Seiten des Versicherten in verleitlicher Absicht, nämlich um überhaupt die Beklagten zum Abschluß des Assecuranz-Contractes zu bestimmen, der Werth des Schiffes wesentlich zu hoch angegeben sei,

abgesehen von einem solchen dolus causam dans aber, der Nachweis, daß die Taxe in der Police zum Nachtheil des Versicherers wesentlich übersetzt sei, keineswegs zu einer Annullirung der Versicherung auch so weit sie nicht den wirklichen Werth des assecurirten Gegenstandes überschreitet, sondern nur zu einer Herabsetzung der Taxe auf solchen wirklichen Werth und zu den Folgen führt, die diese Herabsetzung von selbst mit sich bringt,

im vorliegenden Falle nun so viel als außer allem Zweifel stehend erachtet werden kann, daß das Schiff Janken Hilberdina nicht noch minderen Werth als die von den Beklagten — und überall darauf — nur versicherten Bco.⅌ 2000 hatte,

der Nachtheil der höheren Taxe also für die Beklagten hier nur darin besteht, daß bei solcher Taxe — von Bco.⅌ 5000 — der aus Anlage 2 sich ergebende Netto-Ertrag des geborgenen Inventariums, groß Bco. 114. 11 ß, abzüglich der daselbst abgerechneten Bco.⅌ 14. 11 ß, nicht völlig, sondern nur zu zwei Fünftheilen den Beklagten zu Gute gebracht und demgemäß der zu ersetzende Schaden nicht auf 95, sondern auf 98 pCt. berechnet werden mußte,

da sonach, unerachtet des den Beklagten nachzulassenden Beweises der zu ihrem Nachtheil wesentlich übersetzten Taxe, die Summe von Bco.⅌ 1900 ohne Weiteres als liquidum zu adjudiciren ist.

117.

H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capt. G. H. Lucht, Schiff Gesina, Kläger, gegen J. H. A. Stoß, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 14. Sept. 1853:

da bei der im Connossement, Anlage 2, enthaltenen Clausel „frei von Rost" dem Beklagten allerdings der Beweis einer vom Capitain oder dessen Leuten verschuldeten Nachlässigkeit in Bezug auf die beschädigt hieselbst angekommene Partie Eisen obliegt,

die Geltendmachung desfallsiger Schadensansprüche aber durch die auf dem Connossement mit dem Vorbehalt: „Einige beschädigt" geschehene Quittirung salvirt erscheint,

daß der Beklagte den Beweis zu führen habe:

daß die an der fraglichen Partie Eisen befundene Beschädigung durch ordnungswidriges Verfahren des Schiffers oder dessen Leute während der Reise verschuldet sei.

118.

Dr. Carl Petersen indoss. noie P. E. Gestrin Wwe., rect. derselbe mand. noie E. J. Hjorth modo dessen Curat. bonor. und Alexander Lundborg zu Björneborg cession. noie P. E. Gestrin Wwe., Kläger, gegen Conrad A. Auffm'Ordt, in Vollmacht der neuen dritten Assecuranz-Compagnie, und die im Bescheide vom 6. Mai 1852 genannten Consorten, Beklagte.

Das, vom Obergericht auf beklagtische Appellation am 26. Juni 1854 bestätigte, Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 26. Sept. 1853 lautet:

da die Beklagten ihre opponirte sogenannte proceßhindernde Einrede darauf gründen, daß Capitain Salin, welcher — wie sich nach dem vorliegenden Criminalurtheil des Hofgerichts zu Abo

als außer Zweifel stehend annehmen läßt — das von ihm geführte versicherte Schiff Neptunus wegsetzte, hier, weil derselbe zufolge seines klägerischerseits beigebrachten Schreibens vom 18. Oct. 1849 den Assecuranzauftrag vermittelt hatte, nach Maaßgabe § 13 des der Versicherung zu Grunde liegenden allgemeinen Plans von 1847 als identisch mit der Person des Versicherten zu erachten sei, und folgeweise die sonst — nach den §§ 38 und 62 des Plans — den Versicherer treffende Verantwortlichkeit für Schuld und Versehen des Schiffers hier auf die angeblich eigentlichen Versicherten falle, welche im Rechtssinne auch ohne allen Beweis ihrer wirklichen Verschuldung ganz so anzusehen seien, als hätten sie selbst das Schiff weggesetzt,

da jedoch diese Argumentation auf einer unrichtigen Auslegung des § 13 beruht, indem nämlich dieser, den Titel 3 „Was bei der Versicherung angezeigt werden muß" einleitende, unverkennbar dem § 8 der Bremer Bedingungen v. J. 1836 — videatur derselbe theilweise in Nolte's System Bd. 2. Pag. 16. — in einer allerdings weniger deutlichen Fassung nachgebildete, Paragraph ersichtlich die in seinem zweiten alinea enthaltene Definition des „Versicherten" keineswegs als ein durchgreifendes allgemeines Princip, sondern eben nur für den dritten Titel, also in Bezug auf die dem Versicherer zu machenden Anzeigen, aufstellte, so daß dadurch, in Uebereinstimmung mit dem § 17 des Auffm'-Ordt'schen Entwurfs, welcher bekanntlich bei Abfassung des Allgemeinen Plans vorlag, zur Correctur des Art. 13. Tit. 4. der Assecuranz- und Havarie-Ordnung nichts Anderes ausgedrückt werden sollte, als daß eine sich ausweisende Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der dem Versicherer bei Abschluß der Assecuranz gemachten Anzeigen nicht nur dann präjudicirt, wenn solche durch den in der Police genannten Contrahenten oder denjenigen, für dessen Rechnung derselbe contrahirte, verschuldet worden, sondern auch dann, wenn die Schuld irgend einer „Zwischenperson, durch deren Mittheilung der Auftrag direct oder indirect hieher gelangte" beizumessen sei,

wie denn auch die beklagtische wörtliche Interpretation des § 13 — welche z. B. auch zu einer Berechtigung des Assecuradeurs führen würde, gegen den Schadensanspruch des Versicherten

seine ihm an „die Zwischenperson" zustehenden Forderungen in Gegenrechnung zu bringen — weder in allgemeinen Rechtsprincipien noch in einem etwaigen besonderen Bedürfnisse des Assecuranzgeschäfts, noch auch in dem gesammten übrigen Inhalte des Allgemeinen Plans vom Jahre 1847 irgend einen Stützpunkt findet, vielmehr außerhalb des dritten Titels dieses Plans der Ausdruck „der Versicherte" nirgend so vorkommt, daß darunter auch die „Zwischenperson, durch deren Mittheilung der Auftrag direct oder indirect hieher gelangte" mit verstanden werden könnte,

daß die proceßhindernd opponirte Einrede zu verwerfen sei.

NB. Im § 13 des Allg. Plans von 1853 sind bei Gleichstellung derjenigen, welche die Assecuranz abschließen und den Auftrag zum Abschluß vermitteln, mit dem Versicherten ausdrücklich die Worte respective „beim Abschluß der Versicherung" und „hinsichtlich des Abschlusses der Versicherung" beigefügt, vgl. unten den Anhang.

119.

C. W. Möller, M. J. C. Möller's Nachfolger, Schiffsmakler, noie Capt. J. H. Kröger, Schiff Palme, Kläger, gegen H. Rücker, Beklagten.

Gegen die für 60 Collis Papier vom Capitain eingeklagte Fracht macht der Beklagte einen Schadens-Anspruch geltend, weil das Papier durch Leckung der darüber geladenen Succade beschädigt worden sei. Der Capitain erwiedert, er habe das Connossement „frei von Beschädigung, Bruch und Leccage" gezeichnet; die Fustage sei unbeschädigt gewesen; auch habe der Beklagte den Schaden zu spät reclamirt, nämlich von der angeblichen Beschädigung erst am 16. Sept., nachdem die Verklarung schon am 10. Sept. belegt und die Waare 4 oder 5 Tage vor dem 10. Sept. empfangen worden, Anzeige gemacht.

Der Beklagte wurde durch das Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 28. Sept. 1853 mit seinen Schadensansprüchen abgewiesen:

da, abgesehen davon, ob nicht der Capitain Kröger an und für sich, trotz der im Connossement enthaltenen Clausel, für

den fraglichen Schaden verantwortlich erscheinen würde, wenn er wirklich Succade auf Papier gestauet haben sollte, doch dem geltend gemachten Schadensanspruch im vorliegenden Fall der Umstand entgegensteht, daß der Beklagte, nachdem bereits am 10. Sept. die Verklarung belegt, die Waare also schon mehrere Tage vorher in seine Hände gelangt war, durchaus keine Schritte zur Constatirung des Schadens gethan, vielmehr erst am 16. Sept. dem Kläger Anzeige gemacht hat, daß ein durch Leccage anderer Waaren entstandener Schaden vorhanden, für den er den Schiffer in Anspruch zu nehmen beabsichtige.

120.

W. S. Wolff & Karpeles, Kläger, gegen die Rhederei des Schiffes Johannes, früher Capitain Teltau, jetzt Capitain Tart, modo Aug. Bolten als Caventen, Beklagten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts verurtheilte im Erkenntniß vom 3. Oct. 1853 den Beklagten in den Betrag des von den Klägern verausgabten Stader Zolls:

da den Klägern, welchen das Schiff Johannes als ein Hamburgisches verfrachtet war, hinsichtlich dieser Qualität das frui licere praestirt, und daher, wenn das Schiff wegen erfolgten Todes des Capitains und Rheders Teltau solche Qualität verloren hatte, die Wiederherstellung derselben beschafft werden mußte,

übrigens auch wenn dies unthunlich gewesen wäre, dennoch die Kläger auf eine, dem Belauf des ihnen — weil das Schiff nicht mehr ein Hamburgisches war — zur Last gekommenen Stader Zolls entsprechende, Remission der Fracht Anspruch haben würden.

121.

Gustav Balck, Kläger, gegen C. & A. Laugschwadt, Beklagte.

Die Beklagten hatten vom Kläger dessen Schiff Carlos Habaneros für eine Reise nach Montevideo und Buenos Ayres gechartert, mit der Bestimmung im § 9 der Charteparthie, daß

Beklagte „die Hafenkosten im zweiten Hafen", also in Buenos Ayres, bezahlen sollten. Die Beklagten, welche nur die zum Einlaufen erforderlichen Kosten vergüten wollen, haben einen Theil dieser Hafenkosten bezahlt, der Kläger hält sich aber berechtigt, alle, auch die zum Auslaufen gehörigen, Hafenkosten zu fordern, und klagt demnach einen Betrag von Bco.✗ 499. 2 ß ein. Wenn er zugegeben habe, daß sein Schiff nach zweien, statt, wie gewöhnlich, nach einem Hafen befrachtet werde, so sollte er doch, nach der Absicht der Parteien beim Abschluß der Chartepartie, hinsichtlich der Hafenkosten nicht schlechter gestellt werden, als wenn das Schiff nur nach einem Hafen, nach Montevideo, verfrachtet gewesen wäre; mithin müßten Beklagte sämmtliche durch das Einlaufen des zweiten Hafens, Buenos Ayres, veranlaßten Kosten vergüten. Zu jenen Bco.✗ 499. 2 ß gehörten 50 $ Lootsgelder beim Einlaufen von Buenos Ayres, von denen Beklagte annahmen, daß sie nicht als Hafenkosten anzusehen seien, — und 36 $ 2. Consulatsgebühren, von denen Kläger annahm, daß sie nicht zu den ausgehenden, sondern zu den eingehenden Hafenkosten gehörten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 6. Oct. 1853:

da unter den „Hafenkosten im zweiten Hafen," welche laut §. 9. der vorliegenden Chartepartie die Beklagten bezahlen sollten, zwar unbedenklich das in Buenos Ayres für den Eingang in diesen Hafen mit 50 $ berichtigte Lootsgeld mitverstanden werden muß, dagegen die übrigen in Anlage 1 aufgeführten Kosten, als solche, welche dem Schiffe erst als dasselbe nach erfüllter Chartepartie von Buenos Ayres wieder abging, zur Last kamen, nur dann die Beklagten treffen könnten, wenn die Contrahenten beim Abschluß der Chartepartie darüber einverstanden waren, daß das Schiff Carlos Habaneros hinsichtlich Hafenkosten ganz so gestellt sein sollte, als wäre nur Montevideo sein Destinationsplatz,

daß Beklagte von den libellirten Bco.✗ 499. 2 ß den Betrag von $ 50 zu bezahlen schuldig, ratione residui aber Kläger den Beweis des obigen Einverständnisses zu führen habe.

Die zweite Kammer ließ, auf Imploration des Klägers, in ihrem Erkenntnisse vom 5. November 1853 — indem sie im Uebrigen das Erkenntniß der ersten Kammer bestätigte — dem Kläger noch den Beweis nach, daß die für Consulatsgebühren geforderten 36 $ 2. schon wegen des Eingangs des Schiffes in den Hafen von Buenos Ayres bezahlt werden mußten:

da im Zweifel nicht angenommen werden kann, daß es die Absicht der Parteien gewesen, im § 9 der vorliegenden Charteparie eine Bestimmung über Hafenkosten zu treffen, welche gar nicht zu der Reise, für welche das Schiff verchartert wurde, gehören,

der Kläger vielmehr, wenn er rücksichtlich der Hafenkosten so gestellt sein wollte, als wenn sein Schiff nur nach einem Hafen verfrachtet wäre, sich ausbedingen mußte, daß die Befrachter die Hafenkosten im ersten, nicht, wie im § 9 geschehen, im zweiten Hafen bezahlen sollten,

da hingegen, die Consulatsgebühren betreffend, nicht ohne Weiteres angenommen werden kann, daß dieselben zu den ausgehenden Hafenkosten gehören.

122.

Dr. J. C. Knauth mand. nom. Charles François von Aschen aus Paris, jetzt in Helgoland, Impetranten, gegen das englische, im hiesigen Hafen liegende, Dampfschiff Britannia, Capt. Cook, Impetraten.

Der französische Ingenieur Ch. Fr. von Aschen fuhr im Sommer 1853 auf dem Englischen, nach Leith zu Hause gehörenden, Dampfschiffe Britannia von Hamburg nach Helgoland. Als das Schiff sich Helgoland näherte, wurden aus einer am Bord befindlichen Kanone Salutschüsse abgefeuert. Die Kanone zerplatzte, und wurde durch einen Splitter derselben der in der Nähe stehende von Aschen schwer verwundet. Derselbe erhob nunmehr einen Entschädigungsanspruch gegen das Schiff Britannia und ließ es im Hamburger Hafen mit Arrest belegen, nachdem sich sein Mandatar Dr. Knauth bis zur Summe

von £ 500 für alle aus dem Arreste entstehenden Schäden und Kosten verbürgt hatte.

Durch das Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 10. Oct. 1853 wurde der Arrest confirmirt, wofern der Impetrant eine unbeschränkte Caution bestellen würde, derselbe übrigens mit seinen Anträgen in der Sache selbst an das competente auswärtige forum verwiesen:

da zwar möglicherweise der Unfall, von welchem der Impetrant auf seiner Passagierfahrt von Hamburg nach Helgoland an Bord des impetratischen Schiffes Britannia betroffen wurde, dereinst sich als ein reiner casus oder als durch ihn selbst verschuldet ausweisen kann, doch prima facie der Impetrant fundatam intentionem hat, wenn er wegen desselben das gedachte Schiff in Anspruch nimmt,

die erforderliche justa causa arresti aber darin hier genügend vorliegt, daß, so viel bekannt, einem derartigen Anspruche gegenüber, wie nach den meisten Seerechten, so auch nach Englischem,

vid. Jurist. Abhandl. von Heise und Cropp Bd. 1. p. 484.
Lord Tenterden a Treatise of the Law, relative to merchant Ships and Seamen (ed. 3.) p. 349. sqq.

die Rhederei nicht mit ihrer fortune de terre verhaftet ist,

mithin solcher Anspruch bei etwaigem Untergange des Schiffes überall nicht würde realisirt werden können,

da ferner die Verfügung eines Arrestes nach bestehendem Rechte gar nicht absolut bedingt, daß das diese provisorische Maaßregel gestattende Gericht hinsichtlich des ihr zu Grunde liegenden Anspruchs an sich competent sei,

im vorliegenden Falle aber die Befugniß des hiesigen Gerichts zur geschehenen Arrestverfügung um so weniger bezweifelt werden kann, als der Passagier-Contract, in welchem der Impetrant allerdings zu dem impetratischen Schiffe stand, als ihn der fragliche Unfall betraf, hieselbst — wo die Britannia sich hinsichtlich ihrer regelmäßigen Fahrten in dem Verhältniß eines concessionirten Schiffes befand — abgeschlossen war,

die Arrestirung aber keineswegs in dem Sinne und zu dem Zwecke gestattet wurde, um demnächst, auf Grund derselben,

dem auswärtigen Impetranten ein Recht zu gewähren, die Sache selbst vor den hiesigen Gerichten zur Entscheidung zu bringen,

da sonach der Arrest — bei dessen Gestattung zur möglichsten Vermeidung von Inconvenienzen zugleich eine Verbürgungssumme bestimmt wurde — zwar unter der nachstehenden Bedingung einer unbeschränkten impetrantischen Cautionsbestellung zu manuteniren, der Impetrant aber zur Geltendmachung seines solcher provisorischen Maaßregel zu Grunde liegenden Anspruchs selbst an das competente auswärtige forum zu verweisen ist.

Auch in Sachen G. H. Kaemmerer Söhne mand. nom. H. Brockelmann in Rostock als Correspondentrheder des Mecklenburgischen Schiffes Prebislav, Capt. Riemann, Impetranten, gegen Capt. P. W. Riemann im Hamburger Hafen, Impetraten, wurde in dem Erkenntniß der ersten Kammer vom 3. Februar 1853 die Arrestirung des vom Impetraten geführten Schiffes bei „fremd gegen fremd" für statthaft erklärt, übrigens die Sache zur Justification des Arrestes an das gegen den Capitain competente auswärtige forum verwiesen.

123.

C. J. Nißle, Schiffsmakler, nom. Capt. P. Kölln vom Hamburger Schiff Emma, Kläger, gegen Puttlitz & Co., Beklagte.

Das klägerische Schiff hatte im Altonaer Hafen gelegen und den Hamburgischen Schiffsmakler Nißle nur zur Eincassirung der Fracht gebraucht.

Deshalb verlangte die zweite Kammer des Handelsgerichts in ihrem Erkenntniß vom 29. Oct. 1853, daß der im Namen des Capitains auf Fracht, Liegegeld und diverse Kosten klagende Makler sich ordnungsmäßig legitimire:

da derselbe hier nicht in der Eigenschaft des Maklers eines im hiesigen Hafen liegenden Schiffes auftritt.

124.

Hinr. Lührs, Kläger, gegen C. A. Ziekursch als Bevollmächtigten der Preußischen National-Versicherungsgesellschaft in Stettin, Beklagten.

Von 25 Gebinden Wein des Klägers zersprang eines, während sie in einer Schute lagen, und lief ganz aus, was dadurch geschehen sein soll, daß sich die Schute beim Ablaufen des Wassers niedergelassen habe und auf den Grund gekommen sei. Es ward von der beklagtischen Versicherungsgesellschaft der Bco. ℳ 62. 3 ß betragende Ersatz dieses Schadens gefordert.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts wies im Erkenntniß vom 29. Oct. 1853 die Klage ab:

da es für den Begriff der Leccage gleichgültig ist, ob das fragliche Faß theilweise oder ganz, sowie ob dasselbe in Folge von Undichtigkeit nach und nach oder in Folge Zerbrechens plötzlich sich entleerte,

im vorliegenden Falle aber keine der Bedingungen vorliegt, unter denen Leccage an Wein vom Versicherer nach § 99 des Allgemeinen Plans zu vergüten ist, indem dieselbe weder 10 pCt. übersteigt, noch der Unfall, welchen der Kläger als Grund angiebt, sich als ein Stoßen auf den Grund darstellt.

125.

Capitain Frost, Englisches Dampfboot Moselle, Kläger, gegen C. F. von Bargen, Beklagten.

Das auf Imploration des Klägers von der ersten Kammer am 21. Nov. 1853 confirmirte Erkenntniß der zweiten Kammer vom 2. Nov. 1853 lautet:

da der Capitain Frost, welcher in dem vorliegenden Connossemente bekennt, die fraglichen 176 Säcke in good order and well conditioned übernommen zu haben, auch einräumt, daß die in Rede stehenden 4 Säcke schon auf den ersten Blick als nicht voll sich darstellen, allerdings verpflichtet ist, eine dieser Beschaffenheit entsprechende Quittung sich gefallen zu lassen,

da in dieser Beziehung auch die Clausel „weight and contents unknown" nichts ändern kann, indem durch die fragliche Quittung den Rechten der Parteien in Beziehung auf Gewicht und Inhalt keineswegs präjudicirt wird, durch dieselbe vielmehr lediglich der wahre Sachbefund in Bezug auf die äußerliche Beschaffenheit der Waare constatirt und dem Empfänger sein eventuell darauf zu begründender Anspruch salvirt werden soll,

daß der Beklagte die fraglichen 4 Säcke Caffee nur gegen eine über nicht volle 4 Säcke lautende Quittung entgegenzunehmen habe.

126.

C. W. Möller, M. J. C. Möller's Nachfolger, Schiffsmakler, noie Capt. Haack, Schiff Oberon, Kläger, gegen Erich & Brey, Beklagte.

Der Capitain hatte sein Schiff für „a full and complete cargo of coals" verchartert, über die in Folge der Charteparties eingenommene Ladung ein auf 148 tons lautendes Connossement mit der Clausel „Maaß und Gewicht unbekannt" gezeichnet, und forderte nun von den Beklagten, den Empfängern, seine nach 148 tons berechnete Fracht. Die Beklagten behaupten, es seien ihnen nur 145 tons geliefert, wollen daher nur für so viel Fracht bezahlen und außerdem von derselben den Werth dreier zu wenig gelieferten tons in Abzug bringen. Der Capitain beruft sich dagegen auf jene Clausel im Connossement, giebt aber zu, daß er außer den an die Beklagten gelieferten Kohlen noch zwei tons an Bord gehabt und vorweg gelöscht habe, welche indeß sein Eigenthum, von ihm für seine Rechnung gekauft wären.

Die zweite Kammer erkannte am 16. Nov. 1853, daß die Fracht nach den im Connossement angegebenen 148 tons zu berechnen sei, und legte den Beklagten für ihren Gegenanspruch wegen zu wenig gelieferter Kohlen den Beweis auf, daß Capt. Haack gegen das Connossement 3 tons Kohlen mehr eingenommen als abgeliefert habe:

da dem Capitain Haack gegenüber weder feststeht, daß er

wirklich 148 tons Kohlen eingenommen, indem das Connossement „Maaß und Gewicht unbekannt“ lautet, noch, daß er nur 145 tons abgeliefert, indem die Beklagten nicht zu behaupten vermocht, daß derselbe bei der stattgehabten Ausmessung concurrirte,

auch daraus, daß Capitain Haack einräumt, 2 tons von der Ladung als sein Eigenthum gelöscht zu haben, während er sein Schiff für „a full and complete cargo of coals“ vercharterte, noch keineswegs gefolgert werden kann, daß jene 2 tons zu der demselben gegen Zeichnung des Connossements, Anlage 2, gelieferten Quantität Kohlen gehörten, indem — ganz abgesehen davon, daß die Beklagten gar nicht die Charterer sind, ihnen gegenüber der Capitain also nur aus dem Connossemente verhaftet ist — aus der Charterpartie doch immer nur zu ersehen, daß der letztere so viel Kohlen einzunehmen verpflichtet war, als sein Schiff tragen konnte, nicht aber, wie viel ihm wirklich geliefert worden,

da endlich die Fracht, weil eine andere Modalität der Frachtzahlung nicht stipulirt ist, nach dem im Connossement als eingenommen angegebenen Maaße zu bezahlen ist.

Die erste Kammer erkannte am 2. Januar 1854 auf Imploration der Beklagten, daß es für den Betrag von 1 ton bei der Beweisauflage der zweiten Kammer zu belassen sei, hinsichtlich des Betrages von 2 tons aber der Capitain den Beweis zu führen habe, daß die vorweg gelöschten 2 tons Kohlen nicht zu den Kohlen gehörten, welche gegen das Connossement verladen wurden:

da klägerischerseits nicht in Abrede gestellt wird, daß Capitain Haack von der Ladung Little Raith Parrot Coals, welche er an Bord hatte, 2 tons nicht an die Beklagten, als die Inhaber des auf die vorliegende Charterpartie sich beziehenden Connossements, abgeliefert, sondern vorweg gelöscht habe,

hienach aber hinsichtlich des Betrags solcher 2 tons die principale Beweislast nicht die Beklagten treffen kann.

Dies letztere Erkenntniß wurde, auf Contra-Imploration des Klägers, vom Obergericht am 20. Januar 1854 in contrarestitutorio bestätigt.

Der Grundsatz, daß die Fracht, wenn etwas Anderes nicht stipulirt ward, nach dem im Connossement als eingenommen bezeich-

neten Maaße zu bezahlen ist, findet sich auch in dem Erkenntniß der zweiten Kammer vom 23. Nov. 1853 i. S. Bayans nom. Capt. Beveridge, gegen J. C. Eißfeld & Co. ausgesprochen.

127.

H. W. Wübbe, Schiffsmakler, noie Capt. K. J. Schut, Schiff Jacobina Barbara, Kläger, gegen Goerne & Co., Beklagte.

Die Forderung des Klägers, seine Fracht von 4190 Holländischen Gulden 28 Cts. entweder effectiv in Gulden, oder zum Course von 23 ß Crt. für einen Gulden ausbezahlt zu erhalten, wurde durch das Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 24. November 1853 abgewiesen:

da selbst wenn auch zur Zeit noch bei Zahlung kleinerer Frachtbeträge eine Berechnung des Holländischen Gulden zu 23 ß vorkommen sollte, doch jedenfalls eine solche Berechnung bei größeren Frachtbeträgen keineswegs zur Zeit usanzmäßig ist,

vielmehr in Ermangelang anderer Vereinbarung die Zahlung — nach der Wahl des Zahlenden — entweder effectiv oder nach kurzem Cours zu geschehen hat.

128.

Dr. Petersen m. n. A. W. Powles & Co. in Liverpool, Kläger, gegen Capitain James Hill, Schiff Amethyst, modo R. M. Sloman jun., Schiffsmakler, als Caventen für denselben, Beklagten.

Die Kläger hatten das Schiff Amethyst laut einer am 26. Dec. 1851 zu Liverpool abgeschlossenen Chartepartie zu einer Reise von dort nach La Guayra, Puerto Cabello und zurück nach einem Hafen in England oder zwischen Havre und Hamburg gechartert. Auf der Rückreise war das Schiff für Rechnung der Kläger mit Stückgut beladen. Dieselben forderten nunmehr Abrechnung über die eincassirte Connossementsfracht und Auskehrung

des davon nach Abzug der Chartepartiefracht für sie verbliebenen Saldos. Diese letztere war — abgesehen von 30 bis 40 tons Holz oder sonstigem gleich schweren Gut, als Ballast zu dienen — auf 5 £ 10 sh. per ausgelieferten ton Taback und für andere Waaren „in proportion to Tobacco" festgesetzt. Das Schiff hatte keinen Taback, sondern nur Caffee, Häute, Baumwolle und Hörner eingeladen und fragte es sich nun, wie die Chartepartiefracht zu berechnen sei. Der Kläger meint, es sei diejenige Fracht anzunehmen, welche nach der Chartepartie sich ergeben würde, wenn das ganze Schiff mit Taback beladen worden wäre. Der Beklagte aber will ein in Hamburg usanzmäßig geltendes Frachtverhältniß von Taback zu anderen Gütern der Berechnung zu Grunde legen.

Das auf beklagtische Appellation vom Obergericht am 16. Januar 1854 bestätigte Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 1. December 1853 lautet:

da . . . . es sich nur darum handelt, wie hoch diese (des Capitains) Frachtforderung zufolge der vorliegenden Chartepartie (Anlage 2) — in welcher, unter Feststellung des Frachtsatzes per ausgelieferten nett-ton in full von £ 5. 10 sh. für Taback und von 40 sh. für Holz oder sonstiges gleich schweres bis zum Belauf von 30—40 tons zu verladendes Ballastgut, bestimmt wurde, daß für andere Güter die Fracht „in proportion to Tobacco" sein solle — sich belief, nachdem nur Caffee, und zwar in Säcken und Fässern, ferner Häute, Baumwolle und Hörner, wie in Anlage A. näher angegeben, verladen wurden,

nun aber es nicht richtig ist, wenn der Beklagte für die „proportion" der gedachten verladenen Güter zu Taback den von ihm behaupteten hiesigen Gebrauch als maaßgebend erachtet wissen will,

vielmehr, wenn in Liverpool hinsichtlich dieses Verhältnisses eine Usanz besteht, die fragliche Bestimmung der daselbst abgeschlossenen Chartepartie auf diese Usanz bezogen, im entgegengesetzten Fall aber solche Bestimmung allerdings so, wie der mand. nom. Kläger beansprucht, verstanden werden muß,

die Beweislast aber hier den Beklagten, als den Vertreter

des Capitain Hill, um dessen stipulirten Frachtsatz es sich handelt, treffen muß,

daß Beklagter den Nachweis zu erbringen habe:

daß zu Liverpool für den hier fraglichen Frachtverkehr hinsichtlich des Verhältnisses der Fracht für Caffee — in Säcken und Fässern —, für Häute, für Baumwolle und für Hörner zu der Fracht für Taback eine Usanz — und welche Usanz — bestehe.

Es ist für den Fall der Nicht-Erbringung dieses Beweises die Fracht, welche Capitain Hill zu fordern berechtigt ist, so zu berechnen, als wäre außer dem erforderlichen Ballastgut nur Taback verladen gewesen.

129.

Dr. D. Hertz mand. nom. Hans Pieper in Blankenese, Kläger, gegen Eggeling & Thieriot, in Vollmacht der neuen Assecuranz-Societät und F. Bachmann, in Vollmacht der See-Assecuranz-Compagnie von 1846, Beklagte.

Vergl. über die in dieser Sache früher ergangenen Erkenntnisse Nr. 17.

Gegen die wegen versicherter Fracht und Provision angestellte Klage wurde von den Beklagten unter Anderem der Einwand einer doppelten Versicherung vorgeschützt, weil der Kläger seine Frachtgelder schon vor dem Versicherungsvertrage mit den Beklagten am 29. Juli 1850 in England bei der Newcastle Marine - Insurance - Company versichert habe. Den Beklagten wurde in dem vom Ober-Appellationsgericht wieder hergestellten Erkenntniß des Handelsgerichts vom 16. April 1851 der Beweis dieser früheren Versicherung auferlegt.

Im Erkenntniß vom 3. December 1853 nahm die zweite Kammer des Handelsgerichts an, daß die Beklagten diesen Beweis, bis auf einen von dem Kläger abzuleistenden Reinigungseid, nicht erbracht hätten:

da es nach den Erkenntnissen und Entscheidungsgründen des Obergerichts und Ober-Appellationsgerichts vom 20. Juni und 29. Nov. 1851 als festgestellt zu betrachten ist, überdies aber

in der Natur der Sache liegt, daß das handelsgerichtliche Erkenntniß vom 16. April 1851 nur so verstanden werden kann, daß es darauf ankommt, ob die hier am 6. August 1850 versicherten Frachtgelder im Auftrage oder doch im Interesse des Klägers am 29. Juli 1850 in Newcastle ebenfalls versichert worden,

nun aber aus den Aussagen der abgehörten Zeugen sich nur ergiebt, daß der Führer des Schiffes Mary, Fritz Pieper, die fragliche an sich völlig bewiesene Versicherung in Newcastle ohne Auftrag des klägerischen Mandanten, seiner Ansicht nach aber im Interesse desselben, abgeschlossen haben will,

da indeß diese Versicherung den Versicherern gegenüber überall als gültig, mithin auch als wirklich im Interesse des klägerischen Mandanten geschehen, nur dann betrachtet werden könnte, wenn dieselbe entweder von einer auch ohne Auftrag zur Besorgung der Assecuranz befugten Person geschlossen, oder durch nachträgliche rechtzeitig erfolgte Genehmigung des klägerischen Mandanten wirksam geworden wäre,

nun aber weder der Capitain als solcher zur Versicherung der Fracht ohne Weiteres befugt erscheint, noch auch über eine abseiten des klägerischen Mandanten erfolgte Genehmigung der in Newcastle geschlossenen Versicherung irgend etwas beigebracht ist.

Das Obergericht aber hat, auf Appellation der Beklagten, im Erkenntniß vom 27. Jan. 1854 den Beweis für geführt erachtet:

da es zur Gültigkeit der vorliegenden im Auslande geschlossenen Versicherung von Frachtgeldern, den Versicherern gegenüber, eines dem Capitain Fritz Pieper gewordenen speciellen Auftrages keineswegs bedurfte, indem die Befugniß zum Abschlusse des Rechtsgeschäfts sich schon aus seiner Stellung als Führer des Schiffes ergiebt,

da übrigens . . . . . an einer Genehmigung der Versicherung von Seiten des Klägers nicht füglich zu zweifeln ist, ...

130.

Capitain Pedro J. de Olana y Anitua, führend das Spanische Barkschiff Guerricaiz, Kläger, gegen J. F. Groß, Beklagten.

Nach der vom Beklagten über das klägerische Schiff geschlossenen Charteparte mußte dasselbe bis zum 30. Nov. 1853 expedirt werden. Dies war nicht geschehen, Beklagter bezahlte das auf 30 Spanische Thaler täglich stipulirte Liegegeld für den 1. 2. und 3. December, weigerte sich aber, dasselbe weiter fortzuzahlen. Der Capitain klagte deshalb auf Fortsetzung der Zahlung bis zum Abgang des Schiffes.

Der Beklagte wandte ein: daß die Verladung durch Schuld des Klägers sowohl vor als auch nach dem 30. November verzögert sei; daß nach dem 30. Nov. des Eises wegen kein Schiff mehr vom Hafen fortgehen konnte, mithin die verzögerte Ladung dem Capitain gar nicht geschadet hätte; und daß jedenfalls von einer Verpflichtung zur Bezahlung von Liegegeld nur bis zur beendigten Beladung des Schiffes die Rede sein könne. Wenn für den 1. bis 3. Dec. Liegegeld bezahlt sei, so sei dies nur zur Vermeidung von Streitigkeiten und in der Voraussetzung geschehen, daß sich der Capitain damit begnügen und während dieser drei Tage der Rest der Ladung eingenommen werde.

Das Handelsgericht erkannte am 8. December 1853:

da die Berechtigung des Klägers, Tag für Tag, vom 30. November exclusive ab bis zur beklagtischen Expedirung des Schiffes, Ueberliegegeld nach Maaßgabe §. 3 der Charteparte zu fordern, keinem Zweifel unterliegen kann, sofern nicht etwa, wie behauptet, von Seiten des Klägers die Beladung verzögert wurde,

daß Beklagter den Beweis zu führen habe:

daß und wie weit die Beladung des klägerischen Schiffes von Seiten des Klägers verzögert worden.

131.

Hansing & Co., Kläger, gegen P. E. Hartenfels Söhne, Beklagte.

Die Beklagten hatten das klägerische Schiff Eliza & Emma, dessen Laderaum ihnen auf 12000 Cubikfuß angegeben wurde, für eine Reise von hier nach Montevideo und Buenos Ayres für die Summe von 1450 Spanischen Thalern gechartert, mit der Bedingung, daß ein verhältnißmäßiger Abzug von der Fracht Statt finden solle, wenn sich der Laderaum kleiner als jene 12000 Cubikfuß ausweisen würde. Es wurden hier nur 11723 Cubikfuß eingeladen und segelte der Capitain ab, ohne daß er oder die klägerischen Rheder den Beklagten gegenüber constatirten, daß sie noch mehr Güter bis zu dem stipulirten Maaß von 12000 Cubikfuß einladen konnten. Erst in Montevideo ließ sich der Capitain attestiren, daß das Schiff noch für ca. 300 Cubikfuß Waaren leeren Laderaum habe. Gleichwohl wurden ihm dort von der Fracht, weil die Ladefähigkeit in der Charteparti um 277 Cubikfuß zu hoch angegeben sei, $ 33. 4. abgezogen. Diese Summe ward nunmehr von den Rhedern gegen die Befrachter eingeklagt.

Die erste Kammer des Handelsgerichts wies am 19. Dec. 1853 die Klage ab:

da die Kläger, wenn sie die Ladung von 11723 Cubikfuß, welche das Schiff Eliza & Emma erhielt, nicht als eine volle Ladung nach Maaßgabe der Charteparti sub 2 gelten lassen wollten, seiner Zeit hieselbst gegen die Beklagten den leeren Raum des Schiffes constatiren mußten.

Die zweite Kammer verurtheilte, auf Imploration der Kläger, am 8. April 1854 die Beklagten in den libellirten Betrag:

da in der vorliegenden Charteparti, Anlage 3, nicht etwa pure stipulirt worden, daß die Fracht nach Verhältniß der eingenommenen Anzahl von Cubikfuß gemessenen Stückguts zu bezahlen, in welchem Fall der Schiffer allerdings, um für nicht wirklich verladene Güter Fracht fordern zu können, nach Stat. II. 15. 5. hätte verfahren müssen,

sondern im § 3 der Chartepartie lediglich für den Fall, daß das Schiff Eliza & Emma, welches für die Summe von 1450 Spanischen Thalern en rouge verchartert und dessen Größe im Eingang der Chartepartie auf 12000 Cubikfuß gemessenen Stückguts angegeben worden, nicht diese Größe ausweisen sollte, ein verhältnißmäßiger Abzug an der stipulirten Frachtsumme vereinbart ist,

so daß es für die Beurtheilung der klagend geltend gemachten Forderung nicht auf die Vorschriften wegen Fautfracht, welche hier überall nicht in Frage steht, sondern nur darauf ankommt, ob das Schiff Eliza & Emma die garantirte Größe hatte oder nicht,

nun aber aus dem Manifest in Verbindung mit dem producirten Attest des Hamburgischen Consulats zu Montevideo — Anlage 2 — sich ergiebt, daß das fragliche Schiff allerdings 12000 Cubikfuß an gemessenem Stückgut laden konnte.

Das Obergericht hat auf Contra-Imploration der Beklagten am 9. Juni 1854, unter Aufhebung des Erkenntnisses der zweiten Kammer, das Erkenntniß der ersten Kammer wieder hergestellt:

um so mehr, als aus den persönlichen Vernehmungen der Betheiligten hervorgeht, daß der Capitain Boysen weder das Vorhandensein eines noch leeren Raumes gehörig constatirt, noch auch den Beklagten selbst eine Anzeige davon und eine Aufforderung zur Nachlieferung hat zugehen lassen.

132.

Dr. H. A. Stavenüter mand. noie Capt. J. Guisthan, Französisches Schiff Haydee, Kläger, gegen Thomas Mahs & Co., Beklagte.

Aus dem Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 21. Decbr. 1853:

da der Capitain auf die außer der Fracht ihm zugesagte Gratification für gute Lieferung der Ladung keineswegs auch dann ein Recht hat, wenn die Ladung nicht gut geliefert ist,

es auch hiebei nicht darauf ankommt, ob den Capitain eine Schuld trifft oder nicht,

indem solche Extragratification nur als eine Prämie für den Erfolg zu betrachten ist,

im vorliegenden Falle aber aus der Verklarung hervorgeht, daß die Ladung in vermindertem und stark beschädigtem Zustande geliefert worden.

Anhang.

Einige in den Erkenntnissen angeführte Bestimmungen der Hamburgischen Gesetze und des allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen.

1. Das Hamburgische Stadtrecht von 1603.

Pars II. Tit. 4. Art. 14.

Imgleichen wenn jemand zu Erbauung, oder zu Besserung und Unterhaltung eines Hauses, Schiffes, und anderer Güter, Geld oder anders darleihet; so sind ihm solch Haus, Schiff, oder Güter, dafür stillschweigend verpfändet.

Pars II. Tit. 5. Art. 8. 9.

Art. 8. Imgleichen so einer dem andern zu Erbauung, Besserung, oder Unterhaltung eines Hauses, Schiffs, oder andern Guts, Vorstreckung gethan hätte, und beweisen würde, daß es eine Nothdurft gewest, und sein dargeliehen Geld oder anders dahin gewendet worden wäre; so soll ihm deswegen vor allen anderen Gläubigern, obgleich dieselben zuvor einige Verpfändung hätten, zur Bezahlung verholffen werden.

Art. 9. Da auch der Handwercker Arbeit zu nothwendiger Erbauung oder Reparirung des Schuldners Hauses, Schiffs, oder dergleichen, angewandt; so soll auf solchen Fall in dem verbesserten Hause, Schiffe, oder dergleichen, ihnen vor allen anderen, wie obgemeldt, der Vorzug billig gegönnet werden.

Pars II. Tit. 15. Art. 5.

Verspricht auch ein Kauffmann einem Schiffer Gut, auf eine bestimmte Zeit einzuschiffen, und zögert damit; zeiget dann der Schiffer, wann er segeln will, dem Kauffmann, oder anderen guten Leuten, binnen Schiffs-Boorts, den ledigen Raum, und sie dasselbe genugsam bezeugen; So soll der Kauffmann schuldig seyn, die volle Fracht zu geben: es wäre denn, daß der Schiffer, ohne seine Verhinderung, ander Gut in die Stäte erlangen könnte; das soll dem Kauffmann zu gute kommen. Imgleichen auch wenn ein Kauffmann sein Gut, binnen Landes, aus dem Schiffe begehrte zu löschen, und man, ohne Behinderung der Reise, dabey kommen könnte; soll er dem Schiffer die volle Fracht geben: es wäre denn, daß der Schiffer, ohne seine Verhinderung, ander Gut in die Stäte bekommen könnte; das soll der Kauffmann haben zu genießen. Wenn aber die Kauffleute dessen einig, daß sie ihre Güter sämmtlich alle löschen wollen; sollen sie mit halber Fracht frey seyn.

2. Der Stadt Hamburg Assecuranz- und Haverey-Ordnung von 1731.

Tit. V. Art. 10. 11. 12. 14.

Art. 10. Wird in der Police erwehnet, daß ein Schiff entweder nach diesen oder jenen Ort, z. E. nach Cadix oder Mallaga, destinirt sey; so hat ein Assecuradeur, an welchem Ort auch das Schiff zuerst ankömmt und seine Ladung bricht, ob solche gleich nicht völlig gelöscht wird, die Prämie verdienet, und ist die übernommene Gefahr, folglich die geschehene Versicherung, damit geendiget. Woferne hergegen die Assecuranz dergestalt geschlossen

worden, nach N. und N., z. E. nach Cadix und Mallaga, und dann an demjenigen Orte, wo das Schiff zuerst ankommt, die Güter nicht ganz gelöschet werden; so bleibet der Assecuradeur so lange für die Gefahr verbunden, bis das Schiff an den andern in der Police benannten Platz arriviret, und die übrigen Waaren völlig in Sicherheit daselbst ans Land gebracht worden.

Art. 11. Die Gefahr oder der Risico der Güter, welchen ein Assecuradeur übernimmt, fänget sofort an von der Zeit, da das Gut vom Lande scheidet, und dauert so lange, bis es an seinem destinirten Löschungs-Platz unbeschädigt wieder ans Land gebracht worden; welches nach der Ankunft daselbst, sobald es füglich und möglich ist, geschehen muß.

Art. 12. Der Risico oder die Gefahr bey einer Versicherung, die auf das Casco des Schiffs geschiehet, beginnet von der Zeit an, da das Schiff seine Ladung oder Ballast einzunehmen angefangen, und währet, bis es an den Ort, wohin es vermöge der Police gehen sollen, und daselbst, wie der vorhergehende Artikel verordnet, gänzlich gelöschet worden.

Art. 14. Wird von einigen Assecuradeuren das Casco eines Schiffes auf der Hinreise, von andern aber auf der Herreise, versichert; so beginnet und dauret der erstere Risico, was dessen Anfang und Ende betrifft, wie im vorhergehenden 12ten Artikel verordnet worden. Die Gefahr derjenigen aber, so auf der Herreise gezeichnet haben, fänget an, sobald das Schiff zu seiner Rück-Ladung Güter einzunehmen begonnen, ohngeachtet die Waaren, womit es angekommen, noch nicht völlig gelöschet worden, und währet so lange, bis das Schiff glücklich wieder an seinen destinirten Löschungs-Platz gekommen, und daselbst zum vollen entladen ist.

Tit. VIII. Art. 1. 2.

Art. 1. Würde ein Schiff in der See, auf der Rhede oder in einem Haven, in oder außer Landes, bey Tag oder Nacht, gutem oder bösem Wetter, von einem andern von ohngefähr an- oder übersegelt, daß es zerbräche oder gar versünke, oder auch die Schiffe an einander liefen, antrieben oder anstießen, und dadurch den Schiffen und eingeladenen Gütern, durch Werfen

oder sonst auf andere Art, einiger Schade widerführe; so soll der Schade über beide Schiffe, deren Fracht-Gelder und Güter, wie bei andern communen Avarien, berechnet, folglich von einem jeden Schiffe zur Hälfte getragen werden. Jedoch sind Rhedere und Befrachtere des Schiffes, welches behalten geblieben und den wenigsten Schaden gelitten, zu einer mehrern Ersetzung nicht, als so viel ihr Schiff und das darin geladene Gut werth ist, verbunden.

Art. 2. Woferne aber der Beschädigte beweisen könnte, daß das andere Schiff mit Fleiß oder vorsätzlich ihm den Schaden zugefüget hätte; so soll derjenige Schiffer, welcher denselben verursachet, woferne er nicht mit seinen Leuten eydlich seine Unschuld darthun kann, den Schaden ganz bezahlen, so weit nämlich der Werth seines Schiffes, das den Schaden gethan hat, und der einhabenden Güter sich erstrecket; und wird alsdann in diesem Falle derjenige Schade, den ein solches Schiff, welches das andere vorsetzlich beschädiget, selbst etwa dabey gelitten, nicht mit in der Haverey berechnet, sondern soll von demselben allein getragen werden.

3. Der Stadt Hamburg neue Falliten-Ordnung von 1753.

Art. 70.

1. Handwerker, imgleichen diejenigen, welche zur Erbauung, oder nöthigen Reparation eines Hauses oder Schiffes, oder wenn das Haus zu einer Fabrike angeleget ist, in den dazu gehörigen Nied- und Nagel-festen Geräthschaften und Maschinen, wenn der Eigenthümer des Hauses solche verfertigen lassen, Materialien hergegeben, daran gearbeitet, oder das Geld dazu geliehen haben; imgleichen, wenn jemand einem Brauer, Zuckerbecker, oder einem andern Fabriqueur, zu seinen zur Fabrike gehörigen Maschinen, als Kesseln, Pfannen, Mangeln und dergleichen, vorstehendermaaßen, Vorschub gethan, haben ein Jus praelationis an dem Ueberschuß des Hauses und gedachten Geräthschaften und Maschinen, wenn nehmlich, im Fall die Maschinen zum Hause gehören, die Creditores hypothecarii publici

des Erbes vorher zum vollen befriediget sind; jedoch nur auf zwey Jahre.

2. Es werden aber diese zwey Jahre prolongirt und die Praescription der Hypothek gehemmet, wenn der Handwerker oder Anleiher, vor Ablauf dieser Zeit, den Schuldner vor einen der Herren Bürgermeister oder Gerichts-Verwalter citiren lassen, als auf welchen Fall die zwey Jahre a die citationis angerechnet werden.

3. Sind diese zwey Jahre verflossen, und ist während derselben nicht citirt worden, oder es ist kein Ueberschuß an dem Erbe, so erhalten sie ihren Platz inter chirographarios.

4. Uebrigens exerciren zwar . . . .

1. Der Stadt Hamburg neue Verordnung für Schiffer und Schiffs-Volk vom 27. März 1786.

Art. 6. 9. 15.

Art. 6. Ueberhaupt und indistincte ist der Schiffer verpflichtet, die ihm anvertrauten Güter, zufolge der in seinem Connossement übernommenen Verbindlichkeit, so wie er sie empfangen, unverkürzt abzuliefern, und folglich für allen auf dem Schiffe denenselben zugefügten Schaden, und so viel sie vermindert worden, (Havarie und See-Schaden ausgenommen) einzustehen, wenn solche nemlich, wie schon gesagt, äußerlich beschädigt, und die Fustage und Emballage verändert oder gar geöfnet befunden worden. Wenn der Schiffer sich auf Havarie und See-Schäden beruft, muß er specifice darthun, wodurch dieser Schade entstanden, und wo der an der Waare befindliche Defect geblieben sey. Hiezu reicht die bisher gewöhnliche Volks-Verklarung: daß sie von den geladenen Gütern nichts entwandt haben, noch wüßten, daß von Andern etwas entwandt worden, nicht hin; sondern es muß das Journal von jedem Schiffer, 24 Stunden nach seiner Ankunft im Haven dem Admiralitäts-Registrator exhibirt, solches von ihm, oder zugleich von dem Empfänger der Waare, wenn solcher will, genau durchgesehen, über jeden Umstand, wodurch der Schade entstanden und wo der Defect geblieben sei, müssen,

bey der Verklarung, von dem Registrator die Fragen genau eingerichtet, und solche Verklarung nicht bloß, wie zeithero mißbräuchlich geschehen, von dem gesammten Schiffsvolke auf einmal; sondern, nach den Umständen, von jedem Matrosen besonders, auch von dem Schiffer und Steuermanne zugleich mit und zwar zuerst geleistet, und nach vorgelesener Verwarnung vor der Strafe des Meyneydes körperlich beschworen werden. Den Empfängern der Waare, wenigstens den vornehmsten, muß die Zeit der aufzunehmenden Verklarung zuvor angezeigt werden, damit sie sich auch dabey einfinden können, falls sie es nöthig halten.

Art. 9. Wenn die Güter durch Havarie oder andre außerordentliche Zufälle an der Fustage oder Emballage beschädigt sind, so soll der Schiffer solche nicht aus der Lage nehmen, sondern dem Kaufmann davon zeitig Nachricht geben, damit er wegen der Löschung oder allenfalls vorgängigen Besichtigung durch die Schiffer-Alten, ob die Waare auch gut garnirt und gestauet gewesen, so wie er es am besten findet, verfahren könne, widrigenfalls er, wenn er, besonders im Haven, die Lage eigenmächtig gebrochen, den sich etwa eräugnenden Defect unausbleiblich vergüten muß.

Art. 15. Der den Waaren unter obiger Bestimmung zugefügte, und von den Schiffern, Leichter-Schiffern oder Everführern zu ersetzende Schade ist nach der von dem Kaufmanne zu producirenden, und auf Begehren der Schiffer von dem Kaufmanne zu beeydigenden Factur zu berechnen, und so wie . . . . .

5. Allgemeiner Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847 und 1853.*)

Aus § 11. Fassung von 1847 und 1853.

Die Taxe ist die Feststellung des Werthes des versicherten Gegenstandes, über welche Versicherte und Versicherer übereingekommen sind.

---

*) Dieser von der Hamburgischen Commerz-Deputation herausgegebene Allgemeine Plan ist kein Gesetz, sondern beruht dessen Gültigkeit in jedem einzelnen Falle auf der Uebereinkunft der Contrahenten. Doch werden in Hamburg regelmäßig alle Seeversicherungen nach den Bedingungen dieses Plans abgeschlossen, weshalb derselbe einem Gesetze an Bedeutung fast gleichkommt. Vgl. auch die Anmerkung S. 26.

Die Taxe gilt allgemein im Falle eines Total=Schadens, jedoch nicht bei Fracht, es sei denn, daß über den angenommenen Belauf derselben eine besondere Uebereinkunft getroffen wäre.

Bei partiellen Schäden gilt die Taxe, bei Versicherungen

a) auf Casco, im Falle der Condemnation wegen Seeunfähigkeit;
b) auf Waaren, im Falle des Verkaufes im Nothhafen;
c) auf Fracht, wenn selbige nicht im Manifeste, Connossemente oder der Charteparrie stipulirt ist, und solches bei der Versicherung ausdrücklich angezeigt worden.

§ 13.

(Mit diesem § beginnt der dritte Titel: Was bei der Versicherung angezeigt werden muß.)

Fassung von 1847.

Die Versicherung ist ein Contract, welcher auf der Grundlage der gegenseitigen guten Treue beruht. Der Versicherer übernimmt für die bedungene Prämie alle Gefahren, denen der versicherte Gegenstand auf der versicherten Reise ausgesetzt ist; er setzt sich in die Stelle des Versicherten, um ihn von allem Schaden, nach den Bedingungen der Police, zu befreien. — Dagegen ist die Verpflichtung des Versicherten in den folgenden Paragraphen enthalten.

Unter dem Versicherten wird verstanden: der, für dessen Rechnung die Versicherung geschlossen wird, der, welcher den Auftrag ertheilt, der, welcher ihn ausführt, sowie jede Zwischen-Person, durch deren Mittheilung der Auftrag direct oder indirect hierher gelangt, welche Personen daher als collectiv verpflichtet zu erachten sind.

Fassung von 1853.

Der erste Absatz ist gleichlautend, nur im zweiten Absatz sind zu Anfang und am Schluß einige Worte eingeschaltet worden. Derselbe lautet:

Unter dem Versicherten wird beim Abschluß der Versicherung verstanden: der, für dessen Rechnung die Versicherung geschlossen wird, der, welcher den Auftrag ertheilt, der, welcher ihn ausführt, so wie jede Zwischen-Person, durch deren Mittheilung der Auftrag direct oder indirect hierher gelangt; welche Personen daher hinsichtlich des Abschlusses der Versicherung als collectiv verpflichtet zu erachten sind.

§ 15. Fassung von 1847 und 1853.

Der Versicherte ist verpflichtet, die Nachricht, welche er von dem Schiffe hat, dem Versicherer aufrichtig und redlich mitzutheilen, und ihm nichts zu verschweigen, was zu seiner Kenntniß gekommen und als ungewöhnlich auf des Versicherers Entschluß Einfluß haben konnte; wobei die Entschuldigung, daß die Nachricht nicht öffentlich bekannt, noch unzuverlässig oder zweifelhaft gewesen sei, nicht stattfinden kann. — Die Unterlassung derjenigen Anzeigen, welche nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß des Versicherers, sich überall, oder so wie geschehen auf die Versicherung einzulassen, von Einfluß sein konnten, annullirt die Versicherung und die Prämie ist verfallen. — Dieses gilt natürlich nur von denjenigen Anzeigen, auf deren Unterlassung nicht andere Präjudize stehen.

§ 33. Fassung von 1847 und 1853.

Wäre das Schiff bereits vom Abgangsorte abgegangen, oder aus See zurückgekehrt, oder einen anderen Hafen oder Rhede ein- oder angelaufen, von welchem letztern Aufenthaltsort des Schiffs erst die Versicherung beginnen sollte, und der Versicherte hätte diese Umstände gewußt oder bei gewöhnlicher Diligenz wissen müssen, und solches bei der Versicherung nicht angezeigt, so ist diese ungültig und die Prämie verfallen.

§ 87. Schlußabsatz.

Fassung von 1847.

Wenn der Versicherer der Meinung ist, daß eine Havarie grosse gegen das Landesgesetz aufgemacht sei, so ist derselbe frei-

lich verbunden, dem Versicherten Zahlung zu leisten, dieser aber verpflichtet, auf Verlangen des Versicherers, für dessen Rechnung und auf Kosten desselben die Reclamation zu betreiben.

Fassung von 1853.

Ist der Versicherer der Meinung, daß eine Havarie grosse zum Nachtheile des Versicherten gegen das am Orte der Dispachirung geltende Recht aufgemacht sei, so ist derselbe zwar dennoch verbunden, dem Versicherten völlige Zahlung des ihn nach der Dispache treffenden Beitrags zu leisten, der Versicherte aber verpflichtet, auf Verlangen des Versicherers, für dessen Rechnung und auf dessen Kosten die Reclamation zu betreiben. Liefert dagegen der Versicherer den Beweis, daß eine Havarie grosse zum Vortheil des Versicherten gegen das am Orte der Dispachirung geltende Recht aufgemacht ist, so hat er keine Zahlung zu leisten, so weit in Folge solcher Unrichtigkeit der Havarie-Beitrag, dessen Ersatz der Versicherte fordert, größer ist, als er sein sollte; bis zu vollständig geführtem Beweise der Unrichtigkeit kann jedoch der Versicherte einstweilen gerichtliche Deposition des bestrittenen Betrages verlangen.

§ 93.

Fassung von 1847.

Bei der Bedingung „frei von Beschädigung oder frei von Bruch, ausgenommen im Strandungsfalle“ hat der Versicherer nur dann die Beschädigung oder den Bruch des versicherten Gegenstandes zu bezahlen, wenn das Schiff gestrandet ist, und die Beschädigung oder der Bruch nach § 90 drei Procent übersteigt.

Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn das Schiff auf einen Grund geräth und festsitzen bleibt, oder nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln, als Kappen der Masten, Werfen oder Löschung von der Ladung — (nicht durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, als Winden auf den Ankern, Backstellen der Segel) — abgebracht wird, oder durch höhere Fluth abkommt, und wenn das Schiff durch solches Festsitzen Schaden am Rumpfe erlitten hat, der so bedeutend ist, daß sich die Beschädigung der Güter hieraus erklären läßt.

Fassung von 1853.

Diese Fassung unterscheidet sich von der früheren nur dadurch, daß es statt: „oder durch höhere Fluth abkommt“ heißt: „oder durch ungewöhnlich hohe Fluth abkommt“.

§ 111. Zweiter Absatz.

Fassung von 1847 und 1853.

Ist das Schiff nicht condemnirt, d. h. durch nach Landesgesetz oder Usanz autorisirte Sachverständige als Wrack befunden oder unfähig zur Reparatur erklärt worden, so wird die Reparatur nach Maaßgabe von § 102 bewerkstelligt.

NB. Der § 102 handelt von der Vergütung der particulairen Havarie am Casco nach der Taxation der Reparaturkosten.

H. G. Voigt's Buchdruckerei.

Sammlung

von

seerechtlichen Erkenntnissen

des

Handelsgerichts zu Hamburg

nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen.

Zweites Heft.

Erkenntnisse aus den Jahren 1854 bis 1857

mit einem alphabetischen Sach- und Namen-Register zum ersten und zweiten Heft.

Herausgegeben

von

W. Ullrich Dr.

Hamburg.

Perthes-Besser & Mauke.

1861.

Druck von H. G. Voigt.

Inhaltsübersicht.

Systematisches Register zum zweiten Heft. S. V. bis S. CXII.

Erkenntnisse von 1854 bis 1857 inclusive. S. 1. bis S. 417.

Einige Bestimmungen der Hamburgischen Gesetze und des Allgemeinen Plans Hamburgischer Seeversicherungen . . S. 418. bis S. 431.

Alphabetisches Sachregister zum ersten und zweiten Heft . . . . S. 432. bis S. 470.

Alphabetisches Namenregister für das erste und zweite Heft. . . . . S. 471. bis S. 483.

Berichtigungen und Zusätze . . . . S. 484.

Systematisches Register
zum zweiten Heft.

(Die bei jedem Rechtsgrundsatz am Schluß angeführten Zahlen verweisen auf die Erkenntnisse nach deren Numerirung. Die * vor einigen Rechtsgrundsätzen deuten an, daß über die betreffende oder eine ähnliche Frage schon in das erste Heft ein Erkenntniß aufgenommen worden ist.)

I. Schiffe, deren Erbauung, Reparatur, Classification, Seefähigkeit. Arbeiten an Schiffen.

1) Ueber die Einrede des Empfangs, welche dem Rheder entgegengestellt wird, wenn dieser gegen den Schiffsbaumeister geraume Zeit nach Ablieferung des Schiffs aus dem Grunde einen Anspruch erhebt, weil ihm dasselbe nicht in seetüchtigem Zustande geliefert wäre. 195.

2) Wenn ein Schiffsbaumeister die Reparatur eines Schiffs, um dasselbe wieder seetüchtig herzustellen, übernimmt, so ist er wegen Nichterfüllung dieser übernommenen Leistung auch in dem Falle verantwortlich, wenn sich ergeben sollte, daß es überall nicht mehr seetüchtig herzustellen war. 195.

3) Ueber eine, für den Fall der Verzögerung von bedungenen Arbeiten an einem Schiff stipulirte, Conventionalstrafe und verschiedene gegen deren Geltendmachung erhobene Einreden. Die Höhe derselben ist gemeinrechtlich nicht beschränkt, auch kommen die Grundsätze wegen einer Verletzung über die Hälfte bei derselben nicht in Anwendung. 337.

4) Folgerung aus dem Umstande, daß das reparirte Schiff drei Wochen nach seiner Ablieferung Seitens des Schiffsbaumeisters

angefangen hat Wasser zu machen, unter Berücksichtigung der sonst vorliegenden Verhältnisse, für die Beantwortung der Frage, ob das Schiff zur Zeit seiner Ablieferung seetüchtig gewesen sei oder nicht. 195.

5) Beurtheilung der Frage, ob im vorliegenden Fall nach den in der Verklarung bezeugten Umständen das Schiff zur Zeit seines Abgangs vom Abladeplatz seefähig war oder nicht. 303.

6) Ueber die Classification der Schiffe nach ihrer Sicherheit und Güte für das Hamburgische Assecuranz-Geschäft. Ueber die Classe A b 1. 166.

Vgl. Abschn. II. III. VIII. — XVII, 2. 3. — XVIII, 5. 6. — XXII, X, 10. — XXIV. 1.

II. Pfandrecht an Schiffen.

1) Das Recht welches Orts ist für die Entscheidung der Frage maßgebend, ob eine Forderung für Lieferungen an ein Schiff zu dessen Ausrüstung ein Pfandrecht an demselben begründe? 325.

2) Der Rheder eines Schiffs muß sich auf die wegen Untergangs oder Beschädigung der Ladegüter gegen das Schiff geltend gemachten Ansprüche auch dann einlassen, wenn dasselbe zur Zeit ihrer Begründung einen anderen Rheder, Schiffer und Steuermann hatte, vorausgesetzt, daß solche Ansprüche nur gegen seine, des neuen Rheders, fortune de mer, nicht auch fortune de terre gerichtet sind. 252.

3) Wenn der Schiffer ohne Frachtzahlung die Beförderung eines — ihm am Lande zugestellten, nicht vom Ablader gegen ein Receive an Bord gesandten — Guts in dem von ihm geführten Schiff übernimmt, und sich in einem Schein zu dessen Ablieferung an eine gewisse Person am Bestimmungsort verpflichtet, ohne darin ausdrücklich das Schiff zu obligiren, ob alsdann nicht blos seine Person, sondern auch das Schiff für gehörige Auslieferung jenes Guts verantwortlich sei? Verschiedene Beantwortung dieser Frage durch das Handelsgericht und Obergericht. Beide Gerichte stimmten aber darin überein, daß die Mitrhederschaft des Capitains auf deren Beantwortung von keinem Einfluß sei. 297.

Vgl. VII, 1. — XXIV, 2. 15.

III. Verkauf eines Schiffs. Wiederaufhebung dieses Rechtsgeschäfts.

1) Ueber die Bedeutung der vom Verkäufer eines Schiffs in der öffentlichen Auction abgegebenen Erklärung, es werde von ihm Weiteres, als daß das Schiff schuldenfrei sei, nicht garantirt. 263.

2) Ueber die Befugniß des Käufers eines Schiffs, die Rescission des Handels zu fordern, wenn ihm über den neutralen Charakter und die Neutralisation des Schiffs unrichtige Papiere übergeben wurden. Diese Befugniß steht ihm jedenfalls dann zu, wenn der Verkäufer diese Unrichtigkeit kannte. 263.

3) Wenn das Recht des Käufers eines Schiffs, die Rescission des Handels zu fordern, einmal begründet ist, so wird sein Anspruch auf Rückzahlung des Preises durch ein späteres, ohne seine Schuld eingetretenes, Ereigniß, z. B. eine prisengerichtliche Condemnation, welches ihn verhindert, das Schiff zurückzuliefern, nicht aufgehoben. 263.

Vgl. XXIV, 2. 15. — XXV, 6.

IV. Rheder. Beauftragter des Rheders.

1) Wenn die laut Connossement zum Frachttransport übernommenen Güter dem Empfänger nicht geliefert werden, so hat der Rheder mit seinem Schiff und der auf der betreffenden Reise verdienten Fracht für die solchergestalt unterbliebene Erfüllung des Connossements aufzukommen. 210.

2) Vorstehende Verhaftung des Rheders wird durch den Umstand, daß das Schiff en bloc verchartert ist und die Connossementsfracht für Rechnung des Charterers geht, nicht alterirt. 210.

3) Wenn in einem auswärtigen Hafen der Befrachter zur Bestreitung von Schiffsunkosten einen Frachtvorschuß zahlt und sich dessen Rückzahlung garantiren läßt, wofern wegen Seeunfälle keine Fracht verdient würde, so ist Derjenige, welcher dort für den Rheder die Schiffsangelegenheiten besorgt, verpflichtet, den Frachtvorschuß versichern zu lassen. 139.

Vgl. II, 2. 3. — Abschnitt VI. VIII. — XIV, C, 9. — XIV, O, 7. 8. — XIV, S, 10. — XIV, Y, 13. 19. — XIV, 3 bis 6. — XVIII, 10. — XXII, A. 1. — XXII, E, 6.

V. Schiffsmakler.

1) Welcher Schadensersatz gebührt dem Schiffsmakler, wenn der Capitain sich verbindlich gemacht hat, ihm die Geschäfte seines Schiffs zu übertragen, dieser Verpflichtung aber nicht nachkommt, — und zwar, sofern es sich um ein in Hamburg angekommenes Schiff handelt, auch rücksichtlich der für die nach Harburg destinirten Güter einzucassirenden Fracht und davon zu verdienenden Courtage? 327.

*2) Welche Vergütung hat der Schiffsmakler, der einige Besorgungen für den Schiffer vornimmt, zu beanspruchen, wenn der Letztere die hauptsächlichen Geschäfte seines Schiffs einem anderen Schiffsmakler überträgt? 336.

*3) Folgerungen aus den im vorliegenden Fall zwischen dem Capitain und Schiffsmakler stattgehabten Verhandlungen dafür, daß Ersterer die Verpflichtung übernommen habe, von Letzterem die Geschäfte seines Schiffs besorgen und seine Fracht eincassiren zu lassen. 327.

*4) Der Schiffsmakler darf seinem Schiffer eine Vergütung für Garantie der Fracht, mag diese auch nicht ihm, dem Schiffsmakler, sondern einem Anderen zufallen, nur dann berechnen, wenn dies zwischen ihnen ausdrücklich oder wenigstens stillschweigend verabredet wurde. 231.

5) Ob die Schiffsmakler den Schiffern, deren Geschäfte sie besorgen, von deren Guthaben bei ihnen Zinsen vergüten müssen? 292.

*6) In wie weit nach Hamburgischer Praxis der Schiffsmakler auch ohne Vollmacht als legitimirter Vertreter des von ihm bedienten Capitains betrachtet werde? 321.

7) Wenn ein Schiffsmakler in dem Schiff, welches von ihm expedirt wird, Ladungsraum für zu transportirende Güter zusagt, so ist er für die Erfüllung dieser Zusage und im Entstehungsfalle für den eintretenden Schaden persönlich verantwortlich. 244.

8) Wenn in dem Comptoir eines Schiffsmaklers von Einem seiner Leute Güter zur Besorgung ihres überseeischen Transports angenommen worden, so wird Jener hiedurch ohne Weiteres verantwortlich gemacht und muß eintretenden Falls Schadensersatz geben. 187.

9) Ob ein Schiffsmakler, welcher für ein ihm zum Seetransport übergebenes Gut, das nicht verladen wurde, sondern vorher abhanden kam, Ersatz zu geben hat, außer dem zu ersetzenden Facturawerth und den nothwendig verausgabten Spesen, auch für bloß gehofften Gewinn eine Vergütung geben müsse? 198.

10) Der Schiffsmakler, welcher die Geschäfte eines Schiffs besorgt, wird durch Entgegennahme der über die eingeladenen Waaren ausgestellten Receives nicht persönlich für rechtzeitige Unterzeichnung der Connossemente abseiten des Schiffers verantwortlich. 161.

11) Wenn Derjenige, welcher ein Schiff en rouche gechartert hat, dasselbe für seine Rechnung für Stückgut afterverfrachtet, und, zufolge getroffener Verabredungen, der Schiffsmakler, welcher am Bestimmungsort die Geschäfte des Schiffs besorgt, den Ueberschuß der Connossements-Fracht über die Chartepartie-Fracht dem Charterer oder dessen Agenten auszuliefern hat, so kann Jener, der Schiffsmakler, Diesem lediglich vom Fracht-Ueberschuß die Eincassirungs-Courtage berechnen, eine Vergütung für del credere aber überall nur in dem Fall, wenn solche vorher vereinbart wurde. 217.

12) Der Empfänger des Ladeguts steht an sich in keinem obligatorischen nexus zum Makler des Schiffs, welches jenes Gut gebracht hat, und kann daher auch nicht von ihm dessen Auslieferung fordern. 206.

13) Es ist unzulässig, Schiffsmakler zu Zeugen über den perfect gewordenen Abschluß eines durch sie vermittelten Frachtvertrages vorzuschlagen. 136.

Vgl. VI, 4. — XIV, B, 2. — XIV, F, 6. — XIV, N, 16. — XIV, O, 4. — XIV, T, 19. — XIV, V, 8. 13. — XXII, C, 1.

VI. Schiffer.

1) Der Schiffer ist nicht allgemein, sondern nur rücksichtlich des von ihm geführten Schiffs, namentlich wegen Ansprüche, die gegen dieses Schiff erhoben werden, als Vertreter der Rhederei zu betrachten. Daher ist bei Anstellung einer Klage gegen die Rhederei eines Schiffes diese selbst zu citiren, und eine Citation des Schiffers genügt nicht. 326.

2) Der Capitain ist legitimirt, Ansprüche des Empfängers wegen mangelhafter Lieferung des Ladungsguts, für welche Schiff und Fracht verhaftet sind, vergleichsweise zu erledigen. 207.

*3) Ueber die Befugniß des Schiffers, mit dem Befrachter eine neue Uebereinkunft abzuschließen, wenn dieselbe den vorliegenden Umständen nach angemessen erscheint, insbesondere hinsichtlich des Fortbestandes des Frachtcontracts und wegen der darin stipulirten Frachtsätze Zweifel bestehen. 332.

4) Wenn ein Capitain eine Chartepartie schließt, so kann er sein Schiff darin nicht weiter als in Betreff der contrahirten Reise verbindlich machen. Namentlich kann auch die eingegangene Verpflichtung, sich an einen bestimmten Makler zu wenden und Diesem die Geschäfte des Schiffs zu übertragen, nur für diejenige Reise gelten, auf welche sich die Chartepartie bezieht. 193.

5) Ob der Schiffer, durch Unterzeichnung eines Wechsels, welcher auf ihn, als den Führer des Schiffs, und ausdrücklich zur Verbindlichkeit dieses Schiffes ausgestellt wurde, sich persönlich verbindlich mache, oder nur das Schiff verpflichte? 312.

*6) Ein Fall, in dem hinsichtlich einer Schuld, welche der Capitain im Auslande für seinen Rheder unbefugter Weise contrahirt hatte, erkannt wurde, daß dadurch jedenfalls die fortune de terre des Letzteren nicht obligirt werde. 139.

7) Ueber den Einfluß des Umstandes, daß der Schiffer Mitrheder des von ihm geführten Schiffes ist, auf Beurtheilung der Frage, ob derselbe durch das in Rede stehende Geschäft bloß seine Person oder auch das Schiff verpflichtet habe. 297.

8) Ueber die Exculpirung des Capitains, bei mangelhafter Stauung, dem Rheder — nicht auch dem Empfänger des Ladeguts — gegenüber, durch den Umstand, daß ihm nur eine sehr kurze Beladungsfrist zustand, weshalb es unmöglich gewesen sei, für alle verschiedenen Güter den geeigneten Platz im Ladungsraum auszusuchen. 258.

9) Wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht stipulirt ist und über deren Berechnung Differenzen bestehen, so kann dem Schiffer oder demjenigen, welcher sonst für den Verfrachter die Fracht eincassirt, deshalb, weil er es unterlassen hat, das ausgelieferte Gewicht zu constatiren, nicht vorgeworfen werden, daß er

bei diesem für den Verfrachter vorzunehmenden Geschäft dessen Interessen nicht mit gehöriger Sorgfalt wahrgenommen habe. 322.

Vgl. II, 3. — V, 1 bis 6. — Abschn. VIII. IX. — XIII, 1. — XIV, B, 2. — XIV, C, 2. 3. 7 bis 16. 18. — XIV, D, 1. — XIV, E, 3. 7. 10. 11. 15. 16. 18. 25. 27. — XIV, F, 1. 3 bis 6. 8. 9. — XIV, Abschn. G bis N. — XIV, O, 1 bis 6. 8 bis 12. — XIV, P, 3. 6. 7. 8. — XIV, Q, 1. 2. 6. — XIV, R, 1. 3. 13 bis 16. 18. — XIV, S, 3. 4. 6. — XIV, T, 9. 12. 13. 16. 19. — XIV, Abschn. U. — XIV, V, 1. bis 8. 13. 14. — XIV, W, 4. 5. — XIV, Y, 6. 8. 9. 12. 15. 20. 22. 23. — XIV, Z, 2. 6. — XVI, 5. — XVII, 2. 5. — XVIII, 1. 12. — XIX, 2. 3. 4. — XXI, 1. 2. — XXII, F, 4. 8. 9. — XXII, L, 5 bis 8. — XXII, M, 13. — XXII, P, 2. 4. 7. 8. — XXII, X, 2. — XXIV, 1. 3. 4. 5. 8. 15.

VII. Schiffsvolk.

1) Schiff und Fracht haften für die Gagen-Ansprüche der Seeleute und gehören dieselben im Allgemeinen zu den allerprivilegirtesten auf dem Schiffe haftenden Forderungen. Wie lange haben sie dies Privilegium? Haben sie dasselbe auch im Verhältniß zu Forderungen an das Schiff, welche auf einer späteren Reise entstanden sind? 311.

2) Die, nach dem art. 3 der revidirten hamburgischen Seemannsordnung von 1854, 12 Stunden betragende Dauer der täglichen Arbeitszeit auf den Schiffen in Häfen wird im hamburgischen Hafen gewöhnlich von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends gerechnet. 348.

Vgl. XIV, R, 13. — XIV, S, 3. — XIV, Y, 20. 22. — XVI, 5. — XVII, 2. 5. — XXII, L, 5. — XXIV, 1. 15.

VIII. Steuermann.

Wenn die an einem Schiff zu dessen Herstellung beschafften Arbeiten nicht in verabredeter Weise vorgenommen wurden, der

Steuermann aber, unter dessen Augen sie geschahen, keine Einsprache dagegen erhoben hat, so steht dies auch dem Capitain oder Rheder des Schiffs nicht zu. 221.

Vgl. XIV, Y, 15.

IX. Cargadeur.

1) Wann nimmt der Schiffer die Stellung eines Cargadeurs ein? Untersuchung, ob dies im vorliegenden Falle anzunehmen war. 286.

Vgl. XXII. L, 8. 9. — XXII, P, 1.

X. Leichterschiffer.

1) Wenn die Leichterschiffer im Auftrag des Schiffers nicht des Empfängers die Güter gelöscht haben, so kann Letzterer wegen mangelhafter Ablieferung nicht Jene, die Leichterschiffer, zur Verantwortung ziehen, sondern muß deshalb den Schiffer in Anspruch nehmen. 232.

2) Ueber die einem Leichterschiffer für die Fahrt nach Krautsand und zurück gebührende Frachtvergütung. 135.

3) Die usanzmäßige Liegezeit für die Leichterschiffer in Hamburg beträgt 3 Tage, den Tag der Ankunft nicht mitgerechnet. 335.

4) Ueber das einem Leichterschiffer gebührende Ueberliegegeld. 135. 335.

5) Auch die einem Leichterschiffer zustehende Frachtforderung nebst Zubehör ist privilegirt und werden illiquide Gegenforderungen ad separatum verwiesen. 135.

XI. Ewerführer.

1) Wenn beim Aufnehmen von Gütern aus dem Ewer durch Anwendung von mangelhaftem Geschirr ein Schaden entsteht, so fällt das begangene Versehen nicht dem Ewerführer und dessen Knechten, sondern denjenigen Leuten zur Last, welche die Güter aufnahmen und das erforderliche Geschirr mitzubringen hatten. 227.

2) Die Ewerführer haben für die Verschuldungen ihrer Knechte bei den ihnen obliegenden Verrichtungen aufzukommen, auch wenn ihnen keine culpa in eligendo vorzuwerfen ist. 227. Dieser

Grundsatz ist in dem angegebenen Erkenntniß nicht ausdrücklich ausgesprochen, findet sich aber in demselben implicite anerkannt.

3) Der die Ladungsgüter entgegennehmende Ewerführer ist durchaus legitimirt, eine zwischen ihm und dem Capitain bei der Löschung über die Anzahl, das Maaß u. s. w. der Güter entstehende Meinungsverschiedenheit durch eine nachträglich in Gegenwart des Letzteren oder seines Vertreters auf dem Speicher des Empfängers vorgenommene nochmalige Zählung, Messung u. s. w. zu erledigen; der Empfänger ist dann verpflichtet, das Resultat dieser letzteren Zählung, Messung u. s. w. anzuerkennen. 271.

4) Für Schuten mit Stückgütern wird dem Empfänger eine 24 stündige Liegezeit nicht bewilligt, sondern müssen solche noch am Tag der Ankunft der Schute gelöscht werden. Die Liegetage, für welche Ueberliegegeld (2 ℔ per Tag) zu entrichten ist, sind von dem Tag nach Ankunft der Schute am Löschplatz zu rechnen. Für Schuten mit Kohlen wird dem Empfänger eine längere Löschzeit bewilligt. 229.

5) Der Ewerführer, dessen Schute nicht sofort gelöscht wird, kann sich außer dem Ueberliegegeld auch für Nachtwachen und für Aufpassen auf die Schute bei Tage eine billige Vergütung berechnen. Für letztere Mühewaltung hat das Handelsgericht 8 ß per Tag zugesprochen. 229.

6) Ueber den dem Ewerführer und seiner Schute für den Transport von Schiefer und Kohlen zukommenden Lohn. 229.

7) Ob der Ewerführer berechtigt sei, ein etwa von ihm ausgelegtes Schleusengeld vom Empfänger zurückzufordern? 229.

Vgl. XIV, V, 14.

XII. Lootsen.

1) Glaubwürdigkeit eines Lootsen, welcher vom Rheder desjenigen Schiffs, auf welchem er fungirt hatte, als Zeuge vorgeschlagen wird. 319.

XIII. Bugsirung.

1) Es ist die Pflicht des Capitains, welcher die Bugsirung eines anderen Schiffs unternommen hat, wenn sein Schiff eine Be-

schädigung erlitten hat, die Reparatur thunlichst sofort vorzunehmen und sodann die begonnene Bugsirung mit der äußersten seinseitigen Anstrengung fortzusetzen. 319.

2) Beurtheilung, ob eine Beschädigung des Steuers, welche einem Bugsir-Dampfschiffe widerfahren ist, so bedeutend war, daß dasselbe die unternommene Bugsirung nicht mehr fortsetzen konnte. 319.

3) Ueber die Höhe des für Bugsirung eines Schiffs von Hamburg bis zur Bösch gebührenden Anspruchs. 141.

Vgl. XIV, 8, 15. — XVIII, 4. — XX, 4.

XIV. Fracht-Contract.

A. Welches Recht ist für die aus einem Fracht-Contract zwischen dem Befrachter und Verfrachter entstehenden Rechtsverhältnisse maßgebend?

*1) Der Ort, wo die Charteparttie abgeschlossen ward, ist für den Frachtcontract locus contractus, und dessen Recht für die Ansprüche des Verfrachters, wenn derselbe keine Ladung erhält und der verabredete Transport mithin nicht zur Ausführung kommt, maßgebend. Dies gilt auch für den Fall, wenn die Ladung an einem anderen Ort, als wo die Chartepartie abgeschlossen ward, eingenommen werden soll. 155. Doch ward in Nr. 281 erkannt, daß das Recht des Orts, an welchem der Frachtcontract abgeschlossen ward, nicht immer für die daraus zwischen dem Befrachier und Verfrachter entstehenden Rechtsverhältniße maßgebend sei.

2) Wenn Ladegüter, über welche eine Receive gezeichnet ist, am Verladungsort untergehen, so ist für die Frage, wer die Gefahr derselben zu tragen hatte, das am Verladungsort geltende Recht maßgebend. 252.

B. Abschließung des Frachtcontracts.

1) Wenn bei mündlicher Verhandlung über einen Fracht-Contract ein Consens der Contrahenten über die wesentlichen Punkte erzielt ist, so wird derselbe nicht wieder wirkungslos, falls etwa später bei schriftlicher Abfassung des Frachtcontracts Meinungsverschiedenheiten über einzelne nicht speciell besprochene, entweder untergeordnete oder trennbare Punkte sich ergeben. Vielmehr steht in

solchem Fall beiden Parteien das Recht zu, auf Feststellung derartiger Punkte nach Usanz und billigem Ermessen zu bestehen, respective von denselben zurückzutreten. Beispiele von wesentlichen und untergeordneten oder trennbaren Punkten im vorliegenden Fall. Zu den ersteren wurde die Zeit, zu welcher das Schiff disponibel sein sollte, sowie die Bestimmungen über das Kreuzen des Schiffs an der mexicanischen Küste gerechnet; zu letzteren dagegen die Stipulationen über die Strafe für eine Verladung fremder Güter, über die Coursansätze, über die für Schiffsrechnung zu beschaffende Garnirung, desgleichen die Ausbedingung einer 14tägigen Löschzeit in Hamburg und einer Versegelung des Schiffs nach Californien. 349.

2) Wenn Jemand mit einem Schiffsmakler dahin übereingekommen ist, daß dieser ein, übrigens noch nicht näher bestimmtes, Schiff zur Frachtfahrt nach einem bestimmten Orte hin anlegt, und Ersterer ein gewisses Quantum Waaren darin zu verladen oder ein gewisses Maaß des Schiffsraums zu beladen verspricht, darauf der Schiffsmakler einen Schiffszettel über ein von ihm nach jenem Ort angelegtes Schiff Ersterem zusendet und dieser den Schiffszettel annimmt, so tritt derselbe mit Rücksicht auf die von ihm zugesagte Beladung in ein directes obligatorisches Rechtsverhältniß zu dem im Schiffszettel genannten Schiff und Capitain. 136. (Solche regelmäßig gedruckte Schiffszettel, welche zur Empfehlung von Schiffen, die nach einem bestimmten Ort zur Stückgüterfracht angelegt werden, dienen, enthalten den Namen des Schiffs, seines Capitains, des Bestimmungsorts und des die Geschäfte des Schiffs betreibenden Schiffsmaklers.)

3) Wenn Jemand die Verladung einer gewissen Quantität Waaren in ein Schiff nach einem bestimmten Ort hin verspricht, so ist dies ein perfecter ihn bindender Vertrag, auch wenn über den Frachtpreis noch keine Abrede getroffen ist. 136. (Dieser Grundsatz findet sich in dem Erkenntniß nicht ausdrücklich, aber doch implicite anerkannt, wie aus den angeführten factischen Verhältnissen des Falles zu ersehen ist. Uebrigens wird derselbe nur dann zur Geltung kommen können, wenn ein üblicher Frachtpreis nach dem Bestimmungsorte hin besteht, so daß, wenn keine bestimmte Fracht verabredet wird, angenommen werden kann, daß stillschweigend zur laufenden Fracht abgeschlossen ward.)

4) Der Umstand, daß bei der Beredung eines Frachtcontracts die Liegezeit noch nicht festgestellt ward, hindert den perfecten Abschluß desselben nicht. 233.

5) Der Ablader des Frachtguts ist, bei Abschließung seiner Verabredungen mit dem Capitain, nicht verpflichtet, sich darum zu kümmern, ob die Erfüllung derselben Letzteren, den Capitain, anderen Ladungsbetheiligten gegenüber verantwortlich machen würde. Es kann also hieraus kein Grund gegen die Gültigkeit jener Stipulationen entnommen werden. 156.

6) Wenn der Capitain ohne Frachtvergütung die Beförderung eines — ihm am Lande zugestellten, nicht vom Ablader gegen ein Receive an Bord gesandten — Guts in dem von ihm geführten Schiff übernimmt, und sich in einem Schein zu dessen Ablieferung an eine gewisse Person am Bestimmungsort verpflichtet, ohne darin ausdrücklich das Schiff zu obligiren, ob alsdann nicht blos seine Person, sondern auch das Schiff für gehörige Auslieferung jenes Guts verantwortlich sei? Verschiedene Beantwortung dieser Frage durch das Handelsgericht und Obergericht. Beide Gerichte stimmten aber darin überein, daß die Mitrhederschaft des Capitains auf deren Beantwortung von keinem Einfluß sei. 297.

Vgl. V, 7. 8. 10. 13. – VI, 3. — XIV, A, 1. — XIV, C, 1. — XIV, E, 4. — XIV, S, 1. — XIV, W, 8. 10. — XIV, Y, 7. — XIV, Z, 2. 5.

C. Connossement.

Das Connossement ist bei der Schiffsfracht das übliche und bei Stückgütern der Regel nach das einzige Mittel, um den Abschluß und die Modalitäten des Frachtcontracts zu documentiren und dessen Vollzug nach allen Seiten sicher zu stellen, insbesondere auch, um dem Destinatair ein Beweismittel über die dem Schiffer zum Transport übergebene und von ihm zu liefernde Waare zu verschaffen. Regelmäßig entwirft der Befrachter das Connossement. 134.

2) Connossemente haben wesentlich die Bestimmung, die Verpflichtung des Schiffers festzustellen. 156.

3) Das Connossement ist eine Urkunde, welche nicht allein ein Empfangsbekenntniß des Schiffers, sondern zugleich ein Verpflichtungsdocument desselben, und zwar ein solches ist, welches sei-

nem Inhalt nach nur am Bestimmungsort geltend gemacht werden kann, und welchem durch die ihm regelmäßig gegebene Form der Transportabilität zugleich die Eigenschaft eines negotiablen Papiers verliehen wird. 245.

4) Ob zum wesentlichen Inhalt eines Connossements gehöre, daß darin die Art und Beschaffenheit des zu transportirenden Guts angegeben werde? 297.

5) Bedeutung der Marke und Nummerbezeichnung der Waaren im Connossement. 134.

6) Wirkung des Indossaments auf einem nicht an Ordre ausgestellten Connossement. 296.

*7) Wenn der Schiffer durch höhere Gewalt gehindert wird, den Bedingungen des Connossements über die verladenen Waaren zu entsprechen, so braucht er und das Schiff für dessen unterbliebene Erfüllung nicht einzustehen. 224.

*8) Wenn der Schiffer ein Connossement gezeichnet hat, so tritt er ohne Weiteres zu dem Destinatair oder dem sonstigen rechtmäßigen Inhaber des Connossements in einen obligatorischen Nexus, so daß Letztere einen directen und selbstständigen Anspruch an den Schiffer und das Schiff auf Erfüllung der im Connossement ausgedrückten Verbindlichkeit erlangen, ohne daß der Schiffer — abgesehen von besonderen, eine Abweichung motivirenden, Umständen — berechtigt wäre, sich darauf zu berufen, daß der Ablader den betreffenden Gegenstand überhaupt nicht, oder nicht so, wie im Connossement bemerkt worden, geliefert, oder daß er denselben wieder zurückgenommen habe. Dieser Grundsatz ist seinem Wesen nach in die Legislationen aller seehandelnden Völker aufgenommen worden. 245. 339.

9) Ob der Ladungsempfänger, welcher auf Grund eines Connossements die Waaren empfängt, nur mit dem Schiffer, oder auch mit dem Rheder des Schiffs in obligatorischem Nexus stehe, und ob er sich Ersterem gegenüber weigern könne, an ihn die Fracht zu zahlen, weil ihm dies vom Letzteren, dem Rheder, untersagt ward? 143.

10) Der Schiffer kann seine Verantwortlichkeit nach dem Inhalt desjenigen von ihm gezeichneten Connossements, welches sich in den Händen des Empfängers befindet, aus dem Grunde, weil

die übrigen Exemplare des Connossements anders lauteten, nicht von sich ablehnen. 237.

11) Bei Verschiedenheit der Güter-Bezeichnung im Connossement und auf den abgelieferten Gütern braucht sich der Destinatair nicht auf einen etwa vom Schiffer versuchten Beweis der Identität der letzteren mit den abgeladenen Gütern einzulassen, sondern ist berechtigt, die ihm offerirten Güter abzulehnen und Lieferung nach Maßgabe des Connossements zu fordern. 134.

12) Ueber die lediglich nach dem Connossement zu beurtheilenden Verpflichtungen des Schiffers gegen den Empfänger rücksichtlich der vorzunehmenden Frachtreise, so daß eine Deviation nicht durch am Abladeplatz erlassene Bekanntmachungen über die Reise des Schiffs gerechtfertigt werden kann. 313.

13) Wenn der Schiffer Güter auf Deck ladet, ohne dies im Connossement zu bemerken, und diese Güter werden in Seenoth zur Rettung von Schiff und Ladung über Bord geworfen, so hat er dem Destinatair für solchen Verlust Ersatz zu geben, und zwar nach dem Facturawerth, nicht nach dem Börsenpreis der Güter, mag auch solche Verladung auf Deck mit Wissen und Willen des Abladers geschehen sein. 298.

*14) Verhaftung des Schiffers für ungewöhnliche Leccage, obwohl er sich von derselben im Connossement frei gezeichnet hat, wenn anzunehmen ist, daß sie durch die mangelhafte Verpackung der Waare verursacht wurde, diese aber schon bei deren Verladung äußerlich erkennbar gewesen ist, der Schiffer es jedoch versäumt hat, derselben im Connossement Erwähnung zu thun. 201.

*15) Ob der Schiffer, welcher das Connossement mit der Clausel „Inhalt und Gewicht unbekannt" gezeichnet hat, für ein Manco an einer verladenen Kiste, Faß u. s. w. dann verantwortlich gemacht werden kann, wenn er beim Einladen bemerkt hat, daß die Kiste, das Faß u. s. w. sehr leicht war, aber nicht dafür gesorgt hat, daß dies im Connossement bemerkt werde? Ihn trifft solche Verantwortlichkeit namentlich in dem Falle nicht, wenn ihm die Kiste, das Faß u. s. w. in äußerlich untadelhafter Beschaffenheit geliefert war und das Connossement über Gewicht oder Zahl der verpackten Waaren keine Angabe enthielt. 331.

16) Verbindlichkeit des Schiffers, seiner am Abladeplatz entstandenen Liegegeldforderung im Connossement Erwähnung zu thun, wenn er den Befrachter deshalb in Anspruch nehmen will. 246.

17) Die Haftung des Rheders für gehörige Erfüllung des Connossements wird durch den Umstand, daß das Schiff en bloc verchartert ist und die Connossementsfracht für Rechnung des Charterers geht, nicht alterirt. 210.

18) Wenn ein Schiffer ein an einem anderen Ort und mit einem anderen Schiff abgeladenes Gut nach dem an jenem Platz ausgestellten Connossement zur Weiterbeförderung nach dem Bestimmungsplatz übernimmt und dem Destinatair auf dieses Connossement abliefert, so macht er sich und sein Schiff verbindlich, für die Lieferung des Guts nach Maßgabe des gedachten Connossements, und zwar des dem Destinatair übersandten Exemplars, aufzukommen. Er muß dann auch dafür einstehen, daß abseiten des Capitains und der Mannschaft desjenigen Schiffs, in welches das Gut zuerst verladen wurde, den Bestimmungen des Connossements entsprochen werde. 224. 364. Unter Anderem hat er es zu verantworten, wenn durch Schuld des ersten Schiffers die Löschung und Wiedereinladung im Zwischenhafen nicht auf gehörige Weise, z. B. bei Regenwetter, vorgenommen wird, wenn auch dies Verschulden des ersten Schiffers aus einer Clausel, welche dem die Waare begleitenden Connossement im Zwischenhafen beigefügt ward, hervorgeht. 364. Veränderungen oder Zusätze, welche auf dem die Waare begleitenden Connossement im Zwischenhafen, z. B. vom Schiffer oder Rheder des ersteren Schiffs, gemacht werden, können die Verpflichtungen des zweiten Schiffers nach der ursprünglichen Fassung des Connossements dem Destinatair gegenüber nicht alteriren, wenn sie ihm auch einen Regreß gegen den Schiffer oder Rheder, von dem er die Waare übernommen hat, sichern mögen. 364.

19) Der Absender, welchem der Schiffer Connossemente gezeichnet hat, kann nicht anders, als gegen Rücklieferung aller Connossemente oder Bestellung einer genügenden Sicherheit, die Waaren zurückfordern, oder wegen unterlassener Ablieferung der zum Transport übergebenen Güter klagen. 210. 245.

20) Usanz in Königsberg betreffend Zeichnung von Connossementen über empfangene Waaren, obschon solche noch nicht in

das Schiff selbst, sondern vorerst in ein Leichterfahrzeug verladen wurden. 234.

Vgl. II, 3. — IV, 1. — V, 10. — XIV, E, 1. 2. 3. 14. 18. 21. 22. — XIV, F, 5. 6. — XIV, N, 2. 3. — XIV, O, 5. 6. 7. 11. — XIV, S, 2. 4. — XIV, T, 6. 12 bis 15. — XIV, V, 1. 4. 5. 7. 8. — XIV, Y, 10. 14. 23. — XXII, X, 6. 7.

D. Receive.

1) Sobald der Schiffer oder ein rechtlicher Vertreter desselben dem Ablader, unter Entgegennahme des zu verschiffenden Gegenstandes, eine Empfangsbescheinigung (Receive, receipt) ausgestellt hat, gilt der Gegenstand als der Obhut des Schiffers unterworfen, und beginnt seine und des Rheders Verantwortlichkeit für dessen Conservirung. 252.

2) Aus einem Receive hat nur Derjenige, welchem dasselbe ausgestellt ist, ein selbstständiges Klagerecht. Wenn der Destinatair der Waare, auf welche sich das Receive bezieht, daraus klagen will, so muß er sich gehörig als Rechtsnachfolger des Absenders legitimiren; der Besitz des Receive genügt dazu nicht. 252.

Vgl. V, 10. — XIV, A, 2. — XXII, X, 7.

E. Ueber die Bedeutung einiger im Frachtcontract oder in anderen auf das Frachtverhältniß bezüglichen Documenten vorkommenden besonderen Bestimmungen.

1) Interpretation eines Connossements. 305.

*2) Wenn auch die Connossemente nur für das Frachtgeld auf die Charterpartie Bezug nehmen, so findet die letztere gleichwohl nicht bloß in dieser Beziehung, sondern auch hinsichtlich des Umfangs der vom Capitain gegen die stipulirte Fracht übernommenen Verpflichtungen den Connossementsinhabern gegenüber Geltung, z. B. insofern die Charterpartie bestimmt, daß der Befrachter die Stauung und Garnirung der Ladung zu besorgen habe. 339.

3) Ein Fall, in welchem bei nicht hinreichend deutlicher Bezeichnung der Pflichten des Capitains im Connossement erkannt ward, daß der Befrachter die hieraus entstandenen nachtheiligen Folgen zu tragen habe und dagegen, daß der Capitain die fragliche

Handlung auf andere Weise vornahm, als es ihm, dem Befrachter, im Sinne lag, keinen Einwand entnehmen könne. 305.

4) Ob der Charterer, welcher im Eingang der Chartepartie als Agent einer anderen Person aufgeführt wird, dieselbe jedoch ohne irgend welchen Zusatz zu seinem Namen unterzeichnet, als ein solcher anzusehen sei, welcher in eigenem Namen den Frachtcontract abschloß, so daß er persönlich aus demselben berechtigt und verpflichtet ist? 306.

5) Ueber die Bedeutung der in den Chartepartieen enthaltenen penalty-Clausel nach Englischem Recht, — namentlich wenn wegen Nicht-Erfüllung der Chartepartie der Frachtbetrag als penalty stipulirt wird. Dieselbe hat nicht den Effect eines liquidated damage, so daß sie im Falle eines Contractbruchs ohne Weiteres statt des wirklichen, mehr oder weniger betragenden, Interesse eingeklagt resp. retinirt werden könnte. Vielmehr kann, mag man aus der penalty geklagt werden oder nicht, nie mehr als das wirkliche Interesse, dieses letztere aber, wofern es sich höher beläuft, auch über den Betrag der penalty hinaus gefordert werden. 281.

6) Auslegung der in einer Chartepartie enthaltenen Angabe über die Ladefähigkeit des Schiffs und die Größe der einzunehmenden Ladung, bezüglich der desfallsigen Verpflichtungen des Verfrachters. 264.

7) Wenn bei der Verfrachtung eines Schiffs en rouche für eine Hinreise und Rückreise eine bestimmte Ladefähigkeit des Schiffs garantirt, für den Fall ihres Nichtvorhandenseins aber ein gewisser Frachtabzug stipulirt ist, und der Schiffer ertheilt für die Hinreise eine Bescheinigung, nach welcher das Schiff die zugesagte Ladefähigkeit nicht gehabt hat, so ist diese Bescheinigung — von ihrer Richtigkeit oder Unrichtigkeit abgesehen — auch für die Rückreise maßgebend, und der Befrachter mithin nicht bloß für die Hinreise, sondern auch für die Rückreise zu dem stipulirten Frachtabzug befugt. 285.

8) Auslegung einer Chartepartie rücksichtlich der Frage, ob darin dem Befrachter, welchem ein Theil des Ladungsraums an Händen gelassen ist, ein bestimmter Termin vorgeschrieben ward, um von dieser Befugniß Gebrauch zu machen. 300.

9) Interpretation einer die sofortige Beladung des Schiffs anordnenden Clausel der Chartepartie. 314.

10) Auslegung der beim Abschluß eines Frachtcontracts getroffenen Abrede, daß das befrachtete Schiff die Ladung direct aus dem oberländischen Kahn, in welchem sie aus dem Inlande nach dem Abladeplatz hingebracht ward, übernehmen solle. 254.

11) Ueber die Bestimmung eines Connossements, daß das verladene Gut in einem Zwischenhafen in ein anderes, daselbst an einem bestimmten Tage nach dem Destinationsplatz abgehendes, Schiff übergeladen werden soll. Der Umstand, daß bei Ankunft des Guts im Zwischenhafen letzteres Schiff schon völlig beladen war und aus dem Grunde dasselbe nicht übernehmen konnte, hebt die Verbindlichkeit, jener Bestimmung des Connossements nachzukommen, keineswegs auf. 224.

12) Die im Connossement enthaltenen Worte: „en transbordement pour Hambourg oder einen anderen Bestimmungsort" deuten an, daß die Frachtgüter unterwegs umgeladen, vom Zwischenhafen aber, wo die Umladung geschieht, direct nach dem Bestimmungsplatz befördert werden sollen. 364.

13) Die Clausel in den Chartepartieen: „eine gewisse Anzahl keel oder sonstiges Maaß per working days are to be allowed for loading and discharging the ship" ist dahin zu verstehen, daß das Schiff in dem Verhältniß des stipulirten Maaßes per Tag beladen, und in demselben Verhältniß per Tag entlöscht werden solle. 267.

14) Interpretation einer Quittung des Capitains auf dem Connossement über am Abladeplatz empfangenes Liegegeld. 267.

15) Interpretation eines dem Capitain vom Befrachter übersandten Schreibens, in welchem der Bestimmungsort der Frachtreise näher angegeben wird. 316.

16) Interpretation der Clausel des Frachtcontracts: daß der Schiffer nach den im Frachtcontract genannten, oder nach den, in Gemäßheit der näheren Bestimmungen des Frachtcontracts, sonst zulässigen Destinationsplätzen zu segeln habe, „or so near thereunto, as she (das Schiff) may safely get, always being afloat at low tide". 316.

17) Interpretation der Bestimmung einer Chartepartie über eine Frachtzulage, welche eintreten soll, wenn bei einer späteren näheren Angabe des Bestimmungsorts the ship is ordered to a port, which is closed by ice at the time. 316.

18) Interpretation einer Connossementsclausel über Löschung der Waare vor Erreichung des Bestimmungsorts. Ob der Capitain dazu nur berechtigt, oder auf Verlangen des Destinatairs auch verpflichtet gewesen sei? Ein die letztere Annahme unterstützendes Moment liegt in dem Umstand, daß Connossemente wesentlich die Bestimmung haben, die Verpflichtung des Schiffers festzustellen. 156.

19) Bedeutung der in einer Chartepartie enthaltenen Clausel: „the cargo is to be delivered at merchants risk and expence" für die Verpflichtung des Empfängers wegen verzögerter Löschung Ueberliegegeld zu zahlen, auch wenn ihn hinsichtlich dieser Zögerung keine Schuld trifft. 315.

20) Wenn im Frachtcontract stipulirt ward, daß im Fall einer Verzögerung der Löschung die Ladung in Leichter gebracht werden soll, welche für Rechnung des Empfängers zu engagiren wären, so kann der Schiffer, bei wirklich eingetretener Verzögerung, niemals Ueberliegegeld und Leichterkosten, sondern immer nur letztere ersetzt verlangen. 320.

21) Interpretation der in Chartepartieen und Connossementen enthaltenen Bestimmungen über die Berechnung der Fracht. 137. 153. 183. 215. 362.

22) Interpretation der in einem Connossement über die Berechnung von Stückgutfracht bei leichten Waaren enthaltenen Bestimmung. 137.

*23) Interpretation der Bestimmungen einer Chartepartie über die Berechnung der nach einer gewissen Waare stipulirten Fracht — namentlich der den Fall, wofern eine andere Waare als jene verladen würde, betreffenden Bestimmung. 269.

24) Wenn die Fracht nach dem räumlichen Maaß oder Gewicht der eingeladenen Güter zu berechnen ist, so kann aus der Valuta, in welcher der Frachtpreis bedungen ist, nicht gefolgert werden, daß auch die Gewichts- und Maaßverhältnisse desjenigen Landes, welchem jene Valuta angehört, für die Frachtberechnung maßgebend seien. 171.

25) Die in einer Chartepartie enthaltene Bestimmung, daß dem Capitain die zum Schiffsbedarf benöthigten Gelder von dem Befrachter oder dessen Correspondenten à Conto der Fracht zu einem gewissen Cours vorgeschossen werden sollen, bezieht sich nicht allein auf baare Vorschüsse, welche dem Capitain gezahlt werden, sondern auch auf Zahlungen, welche für ihn an Andere geleistet werden und auf Beträge für Waaren, welche ihm der Correspondent zum Schiffsbedarf liefert. Wofern aber der Capitain für die gelieferten Waaren dem Correspondenten sofort baare Zahlung offerirt, findet diese Berechnung nach dem stipulirten Cours selbstverständlich nicht statt. 176.

26) Interpretation eines Scheins, in welchem der Capitain den Empfang eines Frachtvorschusses bescheinigt und sich außerdem damit einverstanden erklärt, daß der Vorschuß „nach Ankunft des Fahrzeugs" von der Fracht gekürzt werden soll. Diese Stipulation in Betreff der „Ankunft" des Schiffs war nicht allein auf die Erreichung des Bestimmungsorts, sondern auch auf das Eintreffen in einem Nothhafen, woselbst das Schiff condemnirt ward, zu beziehen. 216.

*27) Interpretation einer vom Befrachter dem Schiffer des gecharterten Schiffes ertheilten Zusage, ihm eine besondere Gratification zu geben, falls derselbe seine, des Befrachters, Interessen auf der Reise zu seiner Zufriedenheit wahrnehme. Eine unter dieser Bedingung versprochene Renumeration ist von der subjectiven Zufriedenheit des Befrachters abhängig und steht mithin dem Capitain ein klagbarer Anspruch darauf nicht zu. 360.

28) Wenn dem Befrachter ein vom Verfrachter früher abgeschlossener Frachtcontract in der Weise übertragen wird, daß der aus letzterem zu erzielende Frachtverdienst Jenem zu Gute kommen soll, so kann derselbe an und für sich nur das Nettoprovenü dieser Fracht in Anspruch nehmen. 219.

Vgl. XIV, N, 16. — XIV, Q, 2. 5. — XIV, R, 10. 16. — XIV, T, 16. 18. — XIV, U, 1. 3. — XIV, V, 13. — XIV, Y, 13. — XIV, Z, 4.

F. Der Empfänger des Frachtguts. Dessen Rechtsverhältniß zum Schiffer.

1) An sich kann aus dem Contract des Schiffers mit dem Ablader der Destinatair oder dessen Cessionar keine eigenen Rechte,

sondern höchstens, wenn er dazu von Seiten des Absenders in den Stand gesetzt wird, ein von Letzterem abgeleitetes Recht gegen den Schiffer geltend machen, so daß Letzterer demselben die Einreden, welche er gegen den Absender hat, entgegenstellen kann. Diese Grundsätze gelten in dem Falle, wo kein Connossement gezeichnet ist. War dagegen ein Connossement gezeichnet, erlangt der Destinatair einen directen und selbstständigen Anspruch an den Schiffer und das Schiff. 245. 339.

2) Ob der Ladungsempfänger, welcher auf Grund eines Connossements die Waaren entgegennimmt, nur mit dem Schiffer oder auch mit dem Rheder des Schiffs in obligatorischem nexus stehe und ob er sich Ersterem gegenüber weigern könne, an ihn die Fracht zu zahlen, weil ihm dies vom Letzteren, dem Rheder, untersagt ward? 143.

3) Wenn der Capitain über das empfangene Ladungsgut kein Connossement ausgestellt hat, so ist er verpflichtet, dasselbe am Bestimmungsort an die anderweitig durch den Absender zum Empfang ermächtigte Person auszuliefern. 145.

4) Ueber die Legitimirung des Empfängers eines Frachtguts durch ein an ihn indossirtes Connossement, welches nicht an Ordre ausgestellt ward. Ob der Schiffer die Güter einem solchen Indossatar gegenüber, wegen Forderungen an den Indossanten, an den im Connossement angegebenen Destinatair, retiniren könne? 296.

5) Wenn sich ein gehörig legitimirter Connossementsinhaber zur Empfangnahme des Ladeguts meldet, so darf der Capitain dessen Auslieferung an ihn nicht etwa bloß aus dem Grunde verweigern, weil seiner Meinung nach über jenes Gut noch ein anderes Connossement vorhanden ist, welches ihm, dem Capitain, bisher noch nicht präsentirt worden ist. 200.

6) Wenn der Destinatair eines Frachtguts, welcher sich auch anfänglich dem Schiffer gegenüber als solchen gerirte, das Connossement einem Anderen überträgt, diese Uebertragung aber aus dem Connossement, auf welches gelöscht wird, nicht zu ersehen ist, z. B. weil dasselbe von dem Ablader in blanco indossirt war, — so haftet der Erstere dem Schiffer für die Fracht und deren Pertinentien, wofern dem Letzteren oder dessen Schiffsmakler jene Uebertragung nicht rechtzeitig angezeigt worden ist. 150.

7) Der Empfänger der Ladung muß den bei der Löschung erwachsenden Liegegeld-Anspruch berichtigen, auch wenn die Fracht am Abladeplatz vorausbezahlt worden ist. 315.

8) Gegen den Empfänger des Frachtguts kann, sei es auf die ganze Fracht oder auf einen Theil derselben pro rata itineris, von dem Schiffer nur dann ein Fracht-Anspruch erhoben werden, wenn Dieser und dessen Schiff ihm das Frachtgut bringt. 114.

9) Ob der Capitain, welcher den Transport eines sehr werthvollen Guts übernommen hat, dessen Beschaffenheit ihm aber vom Ablader nicht angegeben worden war, sich auf diesen Umstand dem die Auslieferung des Guts beanspruchenden Empfänger gegenüber berufen und dessen Forderung mit diesem Einwand zurückweisen könne? 297.

10) Der Schiffer kann sich bei mangelhafter Stauung dem Empfänger des Ladeguts gegenüber auf die kurze Beladungsfrist, welche es ihm unmöglich machte, für alle verschiedenen Güter den geeigneten Platz im Ladungsraum auszusuchen, nicht berufen. Eine andere Frage ist es, ob nicht dieses Entschuldigungs-Moment vom Schiffer und dessen Leuten dem Rheder gegenüber geltend gemacht werden kann. 258.

Vgl. V, 12. — XI, 3. — XIV, C, 10 bis 13. 18. — XIV, D, 2. — XIV, M, 1. — XIV, N, 2. 14. — XIV, O, 1. bis 6. 9. — XIV, Q, 2. — XIV, R, 16. — XIV, S, 4. 7. 8. — XIV, T, 14. — XIV, V, 13. 14. — XIV, Y, 23.

G. Ueber die Verpflichtung des Schiffers zur Einladung des Frachtguts. Seine Schadensersatzpflicht bei Verletzung dieser Verbindlichkeit.

1) Ob der Schiffer verpflichtet ist, statt der bedungenen Ladung, eine andere ihm vom Befrachter angebotene Ladung an Bord zu nehmen? 306.

2) Der Schiffer ist, von besonderen Verabredungen abgesehen, nicht verpflichtet, ohne Einschränkung den ganzen Ladungsraum dem Charterer zu überlassen, vielmehr befugt, den gesammten Schiffsproviant im Laderaum zu stauen, und muß der Charterer es sich gefallen lassen, wenn in Folge dessen ein Theil des letzteren seiner Benutzung entzogen wird. 208.

3) Es wurde auf Grund der Hamburgischen Verordnung vom 10. April 1854, welche während des damaligen Krimm-Krieges erlassen war, die Verladung von Kriegscontrebande auch in einem solchen Falle für unerlaubt erklärt, in welchem dieselbe freilich nach einem neutralen Hafen bestimmt war, das Schiff aber zunächst, mit der Kriegscontrebande an Bord, nach dem Hafen einer der kriegführenden Mächte gehen sollte. Mithin ward dem Schiffer gestattet, die Einladung der Kriegscontrebande zu verweigern. 192.

4) Wenn dem Befrachter ohne bestimmten Termin die Benutzung eines Ladungsraums im Schiff an Händen gelassen ist, und der Verfrachter darüber anderweitig disponiren will, so muß er sich Jenem gegenüber zuvor die freie Verfügung über diesen Raum sichern. Es steht dem Verfrachter dann frei, dem Befrachter eine angemessene Erklärung darüber vorzuschreiben, ob er den ihm an Händen gelassenen Raum benutzen wolle. So lange ihm eine Aufforderung zu solcher Erklärung nicht zugegangen, ist der Befrachter zu dem Verlangen berechtigt, daß der ganze ihm an Händen gelassene Schiffsraum zu seiner Disposition verbleibe. 300.

5) Ueber die Bestimmung eines Connossements, daß das verladene Gut in einem Zwischenhafen in ein anderes, daselbst an einem bestimmten Tage nach dem Destinationsplatz abgehendes, Schiff übergeladen werden solle. Der Umstand, daß bei Ankunft des Guts im Zwischenhafen letzteres Schiff schon völlig beladen war und aus dem Grunde dasselbe nicht übernehmen konnte, hebt die Verbindlichkeit, jener Bestimmung des Connossements nachzukommen, keineswegs auf. 224.

6) Ueber den vom Schiffer oder Verfrachter dem Befrachter zu leistenden Schadensersatz, wenn die Verladung der dem Letzteren gehörenden Güter contractwidrig unterlassen wird, solche darauf mit einem anderen Schiff versandt werden, und in Folge dessen an ihrem Bestimmungsort später anlangen. 329.

7) Beurtheilung der im vorliegenden Fall geltend gemachten Berechnung eines solchen Schadensersatzes. Anspruch des Befrachters auf Ersatz von Conjuncturverlust und Zinsen. 329.

Vgl. XIV, E, 8. — XIV, N, 4. 5. — XIV, O, 10. 12. — XIV, W, 10.

H. Verpflichtung des Schiffers, die Ladungsgüter gut und an geeignetem Platze im Schiffe zu stauen.

1) Der Schiffer darf die Güter nicht auf das Deck laden. 298.

2) Ungeachtet der im Connossement enthaltenen Clausel „Inhalt unbekannt" hat der Schiffer bei Behandlung und Stauung der Waare die über deren Beschaffenheit in jenem Document gemachten Angaben zu berücksichtigen. 236.

3) Ueber die Verbindlichkeit des Capitains eines Dampfboots, schmelzbare Güter nicht zu nahe bei der Maschine zu stauen. Umstände, aus denen im vorliegenden Fall angenommen wurde, daß der Capitain dieser Verbindlichkeit nicht entsprochen habe, und Zurückweisung verschiedener von ihm angeführten, unzureichenden Entschuldigungsgründe. 236. 258.

*4) Ueber die Verantwortlichkeit des Schiffers für gehörige Stauung und Garnirung, wenn dieselbe durch Stauer, welche der Befrachter oder Ablader anstellte, besorgt worden ist. 290. 339.

5) Der Capitain kann sich, bei mangelhafter Stauung, dem Empfänger des Ladeguts gegenüber auf die kurze Beladungsfrist, welche es ihm unmöglich machte, für alle verschiedenen Güter den geeigneten Platz im Ladungsraum auszusuchen, nicht berufen. Eine andere Frage ist es, ob dieses Entschuldigungsmoment vom Capitain und dessen Leuten der Rhederei gegenüber geltend gemacht werden kann. 258.

6) Wer hat die Kosten eines über die Beschaffenheit der Stauung der eingeladenen Güter ausgestellten Attestes zu tragen, der Schiffer oder die Empfänger der Güter? 290.

Vgl. XIV, C, 13. — XIV, K; 9. 10. — XIV, M, 4. 5. — XIV, Y, 20. — XXIII, X, 17.

I. Verbindlichkeit des Schiffers zum unverzüglichen Antritt der vorgeschriebenen Reise, zur Vollendung derselben ohne Zögerung auf directem Wege und zum Transport der Güter nach dem festgesetzten Löschungsplatz. Ueber die ihn treffenden Nachtheile und seine Verbindlichkeit zum Schadensersatz, wenn er diese Verpflichtung verletzt.

1) Wenn der Capitain sich im Frachtcontract verpflichtet, sofort abzusegeln, hieran aber durch eine erforderlich gewordene mehrwöchentliche Reparatur verhindert wird, deren Nothwendigkeit ihm

beim Abschluß des Frachtcontracts bekannt war, so ist er dem Befrachter gegenüber schadensersatzpflichtig. 319.

2) Beurtheilung des Verfahrens eines Schiffers, welcher beordert war, seine Ladung an einem anderen Ort einzunehmen und von einem unterwegs belegenen Zwischenhafen nach dem Platz, wo er diese Ordre empfing, wieder zurückkehrte. Gründe, aus welchen im vorliegenden Fall ein solches Verfahren für gerechtfertigt erachtet wurde. 304.

3) Der Schiffer darf nicht ohne Noth eine Deviation vornehmen. Thut er es, muß er dem Befrachter oder Ladungsempfänger für den ihnen daraus entstandenen Schaden aufkommen. 146.

4) Nach Hamburgischem und Englischem Recht ist der Rheder oder Schiffer, dessen Schiff durch unterwegs sich ereignende Unfälle verhindert wird, die zu transportirende Ladung an den Bestimmungsort zu bringen, verpflichtet, wenn und soweit dies thunlich, für eine andere Hinschaffung der Güter nach jenem Ort auf Kosten der Rhederei zu sorgen. 281.

5) Wenn der Capitain an dem Ort, wo er über seinen Bestimmungsort nähere Ordre erhält, hört, daß der Zugang zu demselben durch Eis versperrt ist, so ist er berechtigt, unter Umständen verpflichtet, an ersterem Ort zu verbleiben, bis er über die Unbedenklichkeit der Fortsetzung seiner Reise vergewissert wird. 316.

6) Wenn der Capitain verpflichtet ist, einen Theil der Ladung außerordentlicher Weise, z. B. in einem Zwischenhafen, zu löschen, so würde freilich eine wirkliche vis major ihn wegen der unterlassenen Erfüllung dieser Verbindlichkeit exculpiren, nicht aber der Umstand, daß die Herausnahme der Waaren nicht ohne Gefährdung anderer von ihm eingenommener Güter, z. B. wegen dermaligen Frostes, geschehen könne. 156.

7) Ueber die Verantwortlichkeit des Verfrachters, welcher die Ladung contractswidrig nach einem anderen, als dem zufolge des Frachtcontracts einzuhaltenden, Bestimmungsort hinschafft, und daselbst eigenmächtig verkauft. Ein in seinen Händen befindlicher Bodmereibrief und eine Havarie-grosse-Forderung desselben rechtfertigen ein solches Verfahren nicht. Es steht alsdann dem Befrachter wegen einer jeden von diesen beiden Rechtswidrigkeiten ein selbstständiger Schadensersatzanspruch zu. 281.

8) Wenn der Rheder oder Schiffer contractswidrig die Ladung nach einem anderen, als dem zufolge des Frachtcontracts einzuhaltenden, Bestimmungsort hinschafft, so kann der Befrachter ihm gegenüber fordern, daß die Dispache über die Havarie-grosse nicht an ersterem, sondern an letzterem Orte aufgemacht werde. Dies Verlangen ist auch davon ganz unabhängig, ob der Verfrachter, in Folge dieser Widerrechtlichkeit, gewisser Ansprüche, z. B. der Fracht, verlustig wird. 231.

9) Ob nach Englischem Recht in einem Falle, wenn ein gechartertes Schiff von dem Schiffer oder Rheder contractswidrig nach einem anderen, als dem im Frachtcontract bestimmten, Hafen dirigirt worden ist, der Befrachter die Auslieferung der Ladung verlangen dürfe, ohne irgend welche Fracht zu vergüten, so daß es also dem Verfrachter auch nicht gestattet wäre, dem Befrachter statt der stipulirten Fracht denjenigen Belauf zur Last zu bringen, um welchen das Interesse desselben durch den Transport befördert worden sein möchte? Eine andere Frage ist es, ob, wenn der durch die Streichung der ganzen Fracht etwa bereicherte Befrachter außerdem noch eine besondere Interesseforderung geltend macht, dann nicht gegen diesen letzteren Anspruch der Belauf jener Bereicherung in Anrechnung gebracht werden könne? 281.

10. Wenn der Schiffer, ohne dazu durch äußere Umstände gezwungen, oder durch den Frachtcontract berechtigt zu sein, die Ladung vor dem Bestimmungsort löscht, so ist er jedenfalls verpflichtet, die Kosten des Wasser- oder Land-Transports von dem Ort der Löschung nach dem Bestimmungsort zu vergüten. 237.

11. Ueber den vom Schiffer zu leistenden Schadensersatz, wenn er dem abgeschlossenen Frachtcontract zuwider eine Deviation vornimmt. Der Befrachter oder Destinatair kann seinen Schaden eventuell durch einen Schätzungseid liquidiren. 328.

12. Berechnung eines solchen Schadens im vorliegenden Fall. Es gehören dazu auch die Kosten eines Protestes, welcher zur Salvirung der Ansprüche aus der Deviation gegen den Schiffer erhoben wird. 328.

13. Wenn der Schiffer von der im Frachtcontract stipulirten Reise abweicht, so hat er dem Befrachter oder Empfänger den durch die Verzögerung entstandenen Schaden, namentlich eine etwaige

Differenz im Börsenpreis des Frachtguts, wenn derselbe gefallen war, zu ersetzen. 343.

14. Ueber den für den Schiffer aus einer Deviation von der im Frachtcontract stipulirten Reise und aus einer Löschung der Waaren an einem anderen Ort als ihrem Destinationsplatz in so fern entstehenden Nachtheil, daß hinsichtlich der Frage, ob eine Beschädigung an den Ladegütern seiner Schuld beizumessen sei, die Beweislast vom Befrachter oder Empfänger auf ihn übergeht. Doch wird der Schiffer wegen solcher Contractwidrigkeit nicht ohne Weiteres unbedingt für die Beschädigung verantwortlich. 291.

15) Der Schiffer präjudicirt sich durch solche Deviation auch in so fern gegen den Befrachter, als es ihm in Folge derselben erschwert wird, durch seine Verklarung zu beweisen, daß Beschädigungen der Ladungsgüter Seeunfällen zuzuschreiben sind, welche das Schiff betrafen, während es sich noch auf dem Cours der stipulirten Frachtreise befand. 328.

Vgl. XIV, C, 12. — XIV, E, 11. 12. 15. 16. 18. — XIV, N, 1. 4. — XIV, Z, 2.

K. Verbindlichkeit des Verfrachters und Schiffers zur Ablieferung der eingenommenen Waaren in derselben Identität, Quantität und Qualität, wie er dieselben empfangen hat.

1) Der Schiffer hat beim Frachtcontract nicht die Gefahr der verladenen Gegenstände zu tragen. 252.

*2) Nach den Principien des Miethcontracts würde der Schiffer von einer Haftung für Untergang und Beschädigung der zu transportirenden Güter schon dann frei sein, wenn dies ohne seine Schuld geschehen ist. Die Grundsätze des Receptum aber verbinden ihn strenger, und haftet er nach denselben für Untergang und Beschädigung, mit Ausnahme der durch ein damnum fatale herbeigeführten Verlüste und Schäden. Der Begriff des damnum fatale wird aber zu eng aufgefaßt, wenn man ihn nur auf unmittelbare und absolut unwiderstehliche elementarische Wirkungen bezieht. Es gehören dahin vielmehr alle zerstörenden oder beschädigenden Ereignisse, welchen durch Vorsicht nicht vorgebeugt werden kann. Damit übereinstimmend haben der Regel nach die Seerechte den Schiffer dann für nicht verhaftet erklärt, wenn er durch nicht vorherzusehen

gewesene unabwendliche äußere Einwirkungen an der Lieferung der zu verschiffenden Gegenstände überhaupt oder im unbeschädigten Zustande verhindert wurde, gleichviel ob die causa nocens eine unmittelbar elementarische war oder nicht. Hiemit steht auch die seerechtliche Praxis im Einklang. — Das Oberappellations-Gericht zu Lübeck läßt es dahin gestellt sein, ob nicht das Hamburgische Recht in Betreff der Grundsätze des Receptum noch weiter zu Gunsten des Schiffers gehe. 252.

*3) Wenn der Schiffer durch höhere Gewalt gehindert wird, den Bedingungen des Connossements über die verladenen Waaren zu entsprechen, so braucht er und das Schiff für dessen unterbliebene Erfüllung nicht einzustehen. 224.

4) Das Handelsgericht hat sich dahin ausgesprochen, daß nach Englischem und Nordamerikanischem Recht der Rheder bezüglich des übernommenen Ladeguts — abgesehen von besonderer Uebereinkunft — für jeden dem Ladegut durch äußere Einwirkung zugehenden Schaden, der nicht von „Acts of God“ oder „public enemies“ (perils of the sea“) herrührt, wenigstens mit Schiff und Fracht zu haften habe. 252.

5) Ueber Haftung des Schiffers und Verfrachters für eine Beschädigung des Ladeguts durch Feuer nach Englischem und Nordamerikanischem Recht. 252.

6) Auf die Marke und etwaige Nummerbezeichnung der Waare kommt es wesentlich an, weil der Schiffer einerseits genau diejenigen Stücke, auf welche das Connossement lautet, zu liefern verbunden, andererseits zu dem Verlangen berechtigt ist, daß der Inhaber des Connossements die Uebereinstimmung der in dem letzteren und der auf der angebotenen Waare verzeichneten Marken (falls sonst nichts im Wege steht) als Beweis der Identität der verladenen und der zur Lieferung offerirten Waare gegen sich gelten lasse. 134.

7) Verpflichtung des Capitains zum Schadensersatz, wenn er die Ladungsstücke, welche er als separirte Güter an Bord nahm, nicht auch separirt, sondern mit einander vermischt abliefert. 174.

8) Ob der Capitain dafür verantwortlich gemacht werden kann, daß der von eingeladenen Flüssigkeiten ausgeleckte Theil mit dem in den Schiffsraum eingedrungenen Wasser zusammen weggepumpt wird? 241.

*9) Inwiefern sich der Schiffer, behufs seiner Exculpirung wegen einer an den ausgelieferten Gütern befindlichen Beschädigung, darauf berufen dürfe, daß dieselbe durch die mangelhafte Beschaffenheit anderer beigeladenen Güter entstanden sei? 290.

10) Verpflichtung des Schiffers, unbedingt dafür aufzukommen, daß die Ladungsgüter, so lange sie sich im Raum des Schiffs befinden, nicht durch Regen beschädigt werden. 355.

*11) Wenn das Connossement mit der Clausel „frei von Beschädigung", „free of damage" u. dergl. gezeichnet ist, so haftet der Schiffer für eine Beschädigung des abgelieferten Ladeguts nur in dem Fall, wenn der Empfänger oder Befrachter beweist, daß die Beschädigung durch ein Jenem, dem Schiffer, zur Last fallendes Versehen oder durch ordnungswidrige Behandlung der Waare an Bord verursacht ward. 152. 164. Dies gilt auch dann, wenn sich sonst im Connossement bemerkt findet, die Waaren seien in gutem Zustand an Bord geliefert worden. 164.

12) Wenn Güter, welche nicht leicht zerbrechlich sind, wie z. B. Ballen mit Baumwolle, nach Angabe des Connossements in äußerlich guter Beschaffenheit verladen, in ramponirtem Zustande aber gelöscht wurden, so hat sich der Schiffer desfalls zu exculpiren, auch wenn er das Connossement mit der Clausel „frei von Bruch" gezeichnet hat. 181.

*13) Wenn die nach Angabe des Connossements in äußerlich guter Beschaffenheit verladenen Güter in ramponirtem Zustande gelöscht wurden, so hat der Schiffer, ungeachtet der dem Connossement eingefügten Clausel „weight unknown", wofern er sich nicht wegen dieses ramponirten Zustandes exculpiren kann, für ein damit zusammenhängendes Manco aufzukommen. Doch hat der Befrachter oder Empfänger vorher zu beweisen, wie viel mehr verladen als abgeliefert wurde. 181.

14) Ueber die Verantwortlichkeit des Verfrachters, welcher die Ladung contractswidrig nach einem anderen, als dem zufolge des Frachtcontracts einzuhaltenden, Bestimmungsort hinschafft, und daselbst eigenmächtig verkauft. Ein in seinen Händen befindlicher Bodmereibrief und eine Havarie-grosse-Forderung desselben rechtfertigen ein solches Verfahren nicht. Es steht alsdann dem Befrachter wegen einer jeden von diesen beiden Rechtswidrigkeiten ein selbst-

ständiger Schadensersatzanspruch zu. Selbstverständlich kann der Befrachter auch Auskehrung des für die verkaufte Ladung erzielten Reinertrags fordern. Der Verfrachter darf sich dann auch nicht für den rechtswidrigen Verkauf Provision und Delcredere berechnen. 281.

Vgl. IV, 1. 2. — VI, 2. — X, 1. — XIV, A, 2. — XIV, C, 14. 15. — XIV, D, 1. — XIV, F, 9. — XIV, Abschn. H. — XIV, I, 14. 15. — XIV, Abschn. L. M. — XIV, N, 11. — XIV, O, 1. 4. 5. 6. 9. 11. — XIV, Y, 6. 12. 15. 23.

L. Berechnung des vom Schiffer zu vergütenden Schadensersatzes, wenn er die eingeladenen Güter gar nicht, oder mit einem Manco, oder beschädigt abliefert. In welcher Weise wird die Größe des an den abgelieferten Gütern vorhandenen Manco's festgestellt?

*1) Für eine mit Manco oder sonst mangelhaft abgelieferte Waare, muß vom Capitain, in Gemäßheit des § 15 der Verordnung vom 27. März 1786, nach dem Facturawerth, der von demjenigen, welcher die Schadensvergütung fordert, zu beeidigen ist, Ersatz gegeben werden. 179. 181. 182. 236. 298. Wenn ein Consignationsgeschäft vorliegt, so ist der Berechnung der Einkaufswerth der Waare unter Zuschlag der Kosten bis zum Bestimmungsort zu Grunde zu legen. 182.

2) Ob der Schiffer nicht nur, wenn es sich um die Vergütung eines bei beschädigt befundener Fustage oder Emballage an den darin enthaltenen Waaren sich herausstellenden Manco's, sondern auch, wenn es sich um eine Vergütung für zu wenig gelieferte Colli oder Stücke der Ladung handelt, in Gemäßheit des § 15 der Verordnung vom 27. März 1786 nach dem Facturawerth und nicht nach dem Börsenpreis der Waaren Ersatz geben müsse? 363.

*3) Berechnung des vom Schiffer für gar nicht oder mangelhaft abgelieferte Güter zu ersetzenden Schadens, wenn derselben der Facturapreis der Waare zu Grunde gelegt wird. Befugniß des Empfängers oder Befrachters, dann zum Facturapreis auch solche am Bestimmungsort auf die beschädigten Güter entstandenen Kosten hinzuzufügen, welche ebenfalls bei Ablieferung der Güter in unbeschädigtem Zustande erwachsen wären, und Zinsen vom ganzen Facturabetrag der beschädigten Güter bis zu deren Auction zu for-

dern. Die Fracht wird vom Facturapreis nicht in Abzug gebracht. Wenn in der Factura der Preis in einer fremden Münze sich angegeben findet, so ist der vom Absendungsort auf den Bestimmungsort geltende Cours maßgebend. 273.

4) Wenn der Capitain für eine gar nicht abgelieferte Waare oder für ein Manco oder eine Beschädigung an einer abzuliefernden Waare nach dem Facturapreis Ersatz zu geben verpflichtet ist, so kann er rücksichtlich dieses Ladungsguts auch keine Fracht fordern, was ebenfalls für den Fall gilt, wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht bedungen war. 268. 273. 363.

5) Wenn der Schiffer wegen mangelhafter Lieferung des Ladungsguts Entschädigung nach Maßgabe des Verkaufspreises am Bestimmungsort leistet, so braucht er nicht noch außerdem eine Reduction der Fracht sich gefallen zu lassen, oder dem Empfänger Ersatz für zu viel gezahlten Eingangszoll zu geben, indem jener Verkaufspreis Fracht und Zoll in sich faßt. 207.

6) Zu den Kosten einer unter Zuziehung des Schiffers vorgenommenen Taxation der beschädigt abgelieferten Güter hat derselbe nicht beizutragen, wenn er für deren Beschädigung nicht aufzukommen hat. 290.

7) Unter Umständen kann das Gewichts-Manco an den in beschädigtem Zustand gelieferten Ladungsgütern, wenn solches aus der im Connossement enthaltenen Gewichtsangabe nicht ohne Weiteres entnommen werden kann, indem dasselbe mit der Clausel: „Gewicht unbekannt" gezeichnet ist, auf Grundlage des am Bestimmungsort eingewogenen Gewichts sowohl der unbeschädigt als der beschädigt gelieferten Beladungsstücke berechnet werden. 182.

Vgl. V, 9. — XIV, H, 6. — XIV, K, 14. — XIV, O, 2. 3. 4. — XXII, R, 11. — XXIII, 3. bis 9.

M. Verpflichtungen des Schiffers nach art. 9 der Hamburgischen Neuen Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786.

1) Dieser art. 9 findet auf Ladungsgüter ohne Fustage oder Emballage keine Anwendung. 160. 271.

2) Die in diesem art. 9 dem Schiffer auferlegte Pflicht zur Anzeige ist dadurch bedingt, daß die Güter an der Fustage oder

Emballage beschädigt sind. Ist dies nicht der Fall, so findet diese Vorschrift auch dann keine Anwendung, wenn die Fässer 2c. bei deren Ankunft nicht voll befunden werden. 204.

3) Wenn der Schiffer die Vorschriften des art. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 unerfüllt läßt, so hat er für ein sich an den Ladungsgütern ergebendes Manco, ungeachtet der im Connossement enthaltenen Clausel „frei von Leck" und anderer ähnlichen Clauseln, aufzukommen. 351.

4) Wenn der Capitain die in diesem art. 9 vorgeschriebene Anzeige rechtzeitig dem Empfänger macht, so ist es die Sache des Letzteren nicht des Capitains, eine vorgängige Besichtigung der Waare in ihrer ursprünglichen Lage zu veranlassen. Läßt der Empfänger solche Besichtigung nicht vornehmen, so kann der Capitain das Ladungsgut löschen, ohne sich zu präjudiciren. 271. (In gleicher Weise erkannte die zweite Kammer des Handelsgerichts am 28. October 1857 in Sachen Knöhr & Burchard nom. Capitain C. L. Köhn Schiff Hanna & Clara, Kläger, gegen H. J. Levy & Co., Beklagte.)

*5) Die Verhaftung des Schiffers für den sich ergebenden Defect, wenn er die Vorschrift dieses art. 9 unerfüllt läßt, fällt weg, wenn er cumulativ 1) nachweisen kann, daß oder wie weit doch das Manco, schon ehe die Güter aus der Lage genommen, vorhanden war, 2) sich wegen des äußerlich ramponirten Zustandes der Güter exculpirt oder nachweist, daß der Defect eingetretenen Seeunfällen namentlich nicht einer schlechten Stauung beizumessen ist. 203. 240. 351.

6) Bei einer Nothlöschung, wenn der Capitain nothwendig die Löschung sofort vornehmen muß, ohne die in jenem art. 9 enthaltenen Vorschriften beobachten zu können, findet das in diesem Artikel gegen ihn angedrohete Präjudiz nicht Statt. 351.

7) Ob der Capitain, welcher die in diesem art. 9 vorgeschriebene Anzeige bei beschädigter Fustage der verladenen Waare unterläßt, sich mit dem Vorbringen, daß der Defect erst nach der Löschung wahrzunehmen gewesen sei, entschuldigen kann? 158.

8) Ueber die Verantwortlichkeit des Capitains aus diesem art. 9, wenn die Fustage so gänzlich zerbricht und zerdrückt wird, daß das verladene Gut seine Lage ganz verliert und in Splittern

und Stücken, welche sich durch die übrige Ladung und den Schiffsraum vertheilen, zerfällt. 158.

X. Einige andere Verbindlichkeiten des Verfrachters und Schiffers.

1) Ob der Verfrachter oder Capitain verpflichtet ist, unmittelbar nach Abschluß des Frachtcontracts dem Charterer das Schiff zur Disposition zu stellen, auch wenn dies nicht ausdrücklich verabredet ward, oder ob ihm hiefür eine nach billigem Ermessen zu beurtheilende Frist zu gewähren ist? 173.

2) Der Umstand, daß der Capitain, schon ehe die Güter wirklich an Bord sind, die Connossemente zeichnet, kann für sich allein ihn dem Ladungs-Empfänger gegenüber nicht verantwortlich machen. 201.

3) Wenn am Abladeplatz Ueberliegegelder schuldig geworden sind, so ist der Schiffer berechtigt, die Zeichnung der Connossemente zu verweigern, bevor ihm die Ueberliegegelder berichtigt werden, oder doch auf den Connossementen vermerkt wird, daß diese Gelder auf der Ladung haften. 261.

4) Wenn unnöthiger Aufenthalt bei der Einladung Statt findet und in Folge dessen ein Schaden entsteht, so dürfen Schiffer und Schiff in Anspruch genommen werden. Es liegt aber in der Natur der Sache, daß die Aufforderung des Schiffers an die Ablader zur Heranbringung der Waaren nicht genau so beschafft werden kann, daß immer nur so viele und gerade solche Waaren an die Seite des Schiffs gebracht werden, um einerseits ohne alle Unterbrechung das letztere beladen zu können, andererseits niemals eine Anhäufung der Waaren Statt finden zu lassen. Mithin kann deshalb, weil zeitweilig Unterbrechungen in der Beladung oder doch Ansammlungen von Waaren auf kurze Zeit eintreten, nicht ohne Weiteres dem Schiffer und dessen Untergebenen, namentlich wegen zu früh erlassener Anzeige der Ladungsbereitschaft oder wegen verzögerter Einladung, ein culposes Verfahren vorgeworfen werden. Ebensowenig ist dieser Vorwurf deshalb begründet, weil die Verladung der Waaren in das Schiff nicht ganz genau in derselben Reihenfolge geschieht, in welcher deren Heranbringung nach dem Schiff beschafft wurde. 252.

5) Die im art. 8 der revidirten Hamburgischen Seemannsordnung von 1854 vorgeschriebene 12stündige Dauer der täglichen Arbeitszeit auf den Schiffen in Häfen ist auch dem Ablader und Empfänger des Frachtguts gegenüber maßgebend, so daß der Capitain zur Einnahme und Löschung der Güter nur in obiger regelmäßiger Arbeitszeit, in Hamburg gewöhnlich von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends, verpflichtet ist. In wie fern sich der Ablader und Empfänger darauf berufen könne, daß jener art. 8 ferner vorschreibt, bei dringenden Veranlassungen müsse die Mannschaft noch länger als 12 Stunden arbeiten? 318.

6) Wie weit geht des Verfrachters Verbindlichkeit rücksichtlich der Ladefähigkeit des Schiffs, wenn er über dieselbe im Frachtcontract nur eine ungefähre Angabe gemacht hat? 264.

7) Der Capitain ist, von besonderen Verabredungen abgesehen, nicht verpflichtet, ohne Einschränkung den ganzen Ladungsraum dem Charterer zu überlassen. Er ist vielmehr befugt, den gesammten Schiffsproviant im Laderaum zu stauen, und muß der Charterer es sich gefallen lassen, wenn in Folge dessen ein Theil des letzteren seiner Benutzung entzogen wird. 208.

8) Wenn bei der Verfrachtung eines Schiffs en rouche für eine Hinreise und Rückreise eine bestimmte Ladefähigkeit des Schiffs garantirt, für den Fall ihres Nichtvorhandenseins aber ein gewisser Frachtabzug stipulirt ist, und der Schiffer ertheilt für die Hinreise eine Bescheinigung, nach welcher das Schiff die zugesagte Ladefähigkeit nicht gehabt hat, so ist diese Bescheinigung — von ihrer Richtigkeit oder Unrichtigkeit abgesehen — auch für die Rückreise maßgebend, und der Befrachter mithin nicht bloß für die Hinreise sondern auch für die Rückreise zu dem stipulirten Frachtabzug befugt. 285.

9) Ob der Schiffer dafür verantwortlich gemacht werden kann, daß der von eingeladenen Flüssigkeiten ausgeleckte Theil mit dem in den Schiffsraum eingedrungenen Wasser zusammen weggepumpt wird? 241.

10) Verpflichtung des Schiffers, unbedingt dafür aufzukommen, daß die Ladungsgüter, so lange sie sich im Raum des Schiffs befinden, nicht durch Regen beschädigt werden. 355.

11) Wenn die Waaren nach dem Frachtcontract unterwegs

umgeladen werden sollen, muß dem Befrachter oder Empfänger auch dafür eingestanden werden, daß die Löschung und Wiedereinladung im Zwischenhafen auf gehörige Weise z. B. nicht bei Regenwetter vorgenommen werde. 364.

12) Wenn der Capitain in dem Hafen, wo er über seinen Bestimmungsort nähere Ordre erhält, hört, daß der Zugang zu demselben durch Eis versperrt ist, so ist er berechtigt, unter Umständen verpflichtet, an ersterem Ort zu verbleiben, bis er über die Unbedenklichkeit der Fortsetzung seiner Reise vergewissert wird. 316.

13) Wenn der Zugang zum Bestimmungshafen an Untiefen leidet, und deshalb ein Theil der Schiffsladung geleichtert wird, so treffen die hiedurch entstandenen Kosten an und für sich das Schiff, nicht den Befrachter. 316.

14) Wenn die Ladungsgüter an mehrere Empfänger auszuliefern sind, so ist der Schiffer nicht verpflichtet, den einzelnen Empfängern seine Ankunft anzuzeigen. Auch ist er nicht verpflichtet im Interesse derselben seine Ankunft öffentlich bekannt zu machen. Hat sich indessen nach Ankunft des Schiffes ein Empfänger vergeblich wegen der Löschung seines Guts an den Schiffer gewendet, weil dasselbe nicht vor der Hand war und aus dem Grunde noch nicht gelöscht werden konnte, so muß der Schiffer es ihm anzeigen, sobald sein Gut vor der Hand liegt. In solchem Falle würde die Liegezeit gegen diesen Empfänger erst von solcher Anzeige an laufen können. 147. 148.

15) Wenn, bei der Vercharterung eines Schiffs und Abschließung von Connossementsfrachten für Rechnung des Charterers, der Letztere das Schiff an eine gewisse Person am Bestimmungsort consignirt oder adressirt hat, so liegt es dieser nicht dem Capitain ob, gegen die Connossements-Inhaber die dazu erforderlichen Maßregeln vorzunehmen, daß das Schiff innerhalb der in der Chartepartie festgesetzten Frist entlöscht werde. 310.

16) Wenn der Capitain vor der Löschung eine Anzeige des seine Geschäfte besorgenden Schiffsmaklers begehrt, daß die Zahlung der Fracht gesichert sei, so kann er nicht beanspruchen, daß ihm diese Anzeige dadurch gemacht wird, daß — wie allerdings üblich — jener Makler das Connossement, auf welches gelöscht wird, mit seinem Namen abstempelt. Er muß sich vielmehr auch mit einer anderen

gehörigen Anzeige seines Schiffsmaklers begnügen, z. B. wenn dieser auf dem Connossement die Worte: „zu löschen“ schreibt und mit seinem Namen unterzeichnet, und ist, wenn dies geschehen, verpflichtet, die Löschung ohne Weigerung vorzunehmen. 228.

17) Wenn der Schiffer bei verzögerter Abnahme der Güter Seitens des Destinatairs dieselben für dessen Rechnung aus dem Schiff löschen und am Bestimmungsort in Gewahrsam bringen will, so hat er auch dafür Sorge zu tragen, daß solche Verwahrung nicht übermäßige Kosten mit sich bringt. 296.

18) Zu den Kosten einer unter Zuziehung des Schiffers vorgenommenen Taxation der beschädigt abgelieferten Güter hat derselbe nicht beizutragen, wenn er für deren Beschädigung nicht aufzukommen hat. 290.

19) Wenn dem Befrachter ein vom Verfrachter früher abgeschlossener Frachtcontract in der Weise übertragen wird, daß der aus letzterem zu erzielende Frachtverdienst Jenem zu Gute kommen soll, so braucht der Verfrachter an und für sich nur das Nettoprovenü dieser Fracht an den Befrachter auszukehren. 219.

Vgl. XIV, B, 1. 5. — XIV, C, 7. 14. 15. 16. 18. — XIV, E, 10. 11. — XIV, F, 3. 4. 5. — XIV, I, 2. 4. 6. 10. — XIV, K, 7. — XIV, P, 6. — XIV, Q, 1. — XIV, R, 18. — XIV, S, 5. 15. — XIV, U, 1 bis 4. — XIV, W, 4. 6. 10. — XIV, Y, 11. 18. 19. — XIV, Z, 6. — XXIII, 10.

O. Wie haben sich der Befrachter, Ablader und Empfänger der Ladung zu verhalten, wenn sie den Schiffer oder Verfrachter wegen contractwidrigen Verfahrens in Anspruch nehmen wollen, — insbesondere in dem Fall, wenn die eingeladenen Waaren gar nicht oder beschädigt oder mit einem Manco abgeliefert werden?

*1) In wie fern ist die Geltendmachung von Ansprüchen des Befrachters oder Empfängers an den Schiffer wegen mangelhaft gelieferter Waare dadurch bedingt, daß Erstere diese ihre Absicht sofort dem Letzteren kund geben, auch sogleich unter seiner, des Schiffers, Zuziehung dessen Verschuldung, den Schaden oder Defect gehörig constatiren und resp. taxiren lassen? 259. 334. 355.

2) Der Schiffer braucht eine ohne seine Zuziehung oder Zustimmung vom Empfänger veranstaltete Wägung, Messung u. s. w. der Ladungsgüter nicht als maßgebend anzuerkennen. 260.

3) Wenn der Empfänger die Ladung von Bord nimmt, ohne sich dieselbe vom Schiffer zuwägen, zumessen u. s. w. zu lassen, so trifft ihn die Beweislast hinsichtlich des von ihm behaupteten Manco's. 260.

*4) Der Umstand, daß der Empfänger der in beschädigtem Zustand abgelieferten Waare sie ohne vorherige ordnungsmäßige, die Angabe von Zeit und Ort enthaltende, schriftliche Anzeige an den Schiffer oder dessen Schiffsmakler in Auction bringt, hat nicht ohne Weiteres die Wirkung, daß der Schadensanspruch des Ersteren erlischt. 138. Doch kann der in der Auction erzielte Erlös zur Feststellung der Werthverminderung jener Güter nicht für maßgebend gehalten werden. 182.

5) Befreiung des Capitains von seiner Verbindlichkeit für die Ladungsgüter, wenn das von ihm darüber gezeichnete Connossement pure quittirt worden ist. 331.

6) Der Schiffer kann sich auf eine reine Quittung des Connossements nicht berufen, wenn er wegen einer äußerlich nicht bemerkbaren Beschädigung des abgelieferten Ladeguts in Anspruch genommen wird. 152. (Dieser Grundsatz findet sich in dem Erkenntniß nicht ausdrücklich aber doch implicite anerkannt, wie zu ersehen ist, wenn man dasselbe mit den angegebenen factischen Verhältnissen des Falles vergleicht.)

7) Der Umstand, daß wegen unterlassener Erfüllung des Connossements nicht sofort am Bestimmungsort, sondern erst später im Domicil des Rheders gegen denselben geklagt wird, präjudicirt den Ansprüchen gegen ihn nicht. 210.

8) Wenn der Capitain den abgeschlossenen Frachtcontract unerfüllt läßt und aus diesem, nicht aus einem Versehen des Capitains gegen den Rheder geklagt wird, so ist dessen Verhaftung durch eine vorherige Ausklagung des Ersteren nicht bedingt. 210.

9) Ob die Zolldeclarationen des Empfängers über die erhaltenen Waaren seinen Ansprüchen an den Capitain wegen mangelhafter Ablieferung derselben präjudiciren? 259.

10) Ob, wenn ein Frachtabzug bedungen ist, wofern das

Schiff nicht das stipulirte Maaß der Ladung einnehmen kann, der Befrachter seinem Anspruch auf diesen Abzug präjudicirt, wenn er es unterläßt, bei der Einladung das eingenommene Maaß zu constatiren? 219.

11) Wenn der Ablader wegen unterlassener Ablieferung der laut Connossement zum Transport übergebenen Güter klagt, so ist er verpflichtet, alle vom Capitain gezeichneten Connossemente zurückzugeben, oder wegen derselben genügende Sicherheit zu bestellen. 210.

12) Wie hat sich der Befrachter im Falle einer vom Capitain verweigerten Erfüllung des Frachtcontracts zu verhalten, wenn nun auch er von diesem Contract zurücktreten, gleichwohl aber seinen Schadensersatz-Anspruch gegen den Capitain behalten will? Es ist nicht immer nöthig, daß der Befrachter den Capitain vorher zur Erfüllung des Frachtcontracts, unter specieller Androhung des sonst auch von seiner, des Befrachters, Seite erfolgenden Rücktritts, auffordert. 349.

Vgl. XIV, I, 12. — XIV, R, 14. — XIV, Y, 11.

P. Ueber die Verbindlichkeit des Befrachters eine Ladung zu liefern. Fautfracht. Wie hat sich der Schiffer zu verhalten, um in dieser Hinsicht seine Rechte zu wahren?

*1) Der Fautfrachtanspruch des Schiffers erstreckt sich auf die ganze Fracht, wenn er nach einem anderen Platz Behufs seiner Beladung abgehen muß. Dies gilt nicht bloß dann, wenn das Schiff erst nach Abschluß des Frachtcontracts nach dem stipulirten Abladeplatz abgeht, sondern auch dann, wenn das Schiff beim Abschluß des Frachtcontracts sich schon auf der Fahrt nach dem stipulirten Abladeplatz befindet. 155.

2) Berechnung der Fautfracht, wenn im Befrachtungscontract die Fracht nach dem auszuliefernden Ladungsquantum festgesetzt ist. Wenn im Frachtcontract davon ausgegangen ist, daß das Schiff ein gewisses Quantum ausliefern werde, so wird dieses der Berechnung zu Grunde gelegt, wofern nicht derjenige, welcher eine davon abweichende Behauptung aufstellt, dieselbe zu erweisen im Stande ist. 175.

3) Wenn ein Schiff nicht für eine bestimmte Reise, sondern gegen Monatsfracht, welche für die ganze Dauer der Benutzung des Schiffs, einschließlich der zum Laden und Löschen erforderlichen Zeit, bezahlt werden soll, verchartert ward, so ist die Vorschrift des art. 5.

Stat. P. II. tit. 15. wegen Vergütung der halben Fracht als Fautfracht auf solchen Fall nicht anwendbar. Vielmehr kommen, wenn der Befrachter sich von einem solchen Frachtcontract lossagt, die allgemeinen Grundsätze über Schadensersatz in Anwendung. Daher ist der Verfrachter einerseits, bei der bestimmt ausgesprochenen Weigerung des Befrachters, den Frachtcontract als verbindlich anzuerkennen, berechtigt, sofort anderweit über das Schiff zu disponiren, — andererseits aber kann er auch nur den Schaden reclamiren, welchen er in Folge einer etwaigen minder vortheilhaften Verwendung seines Schiffs oder sonst auf irgend eine Weise wirklich erlitten hat. 354.

4) Ob und welche Abzüge sich der Schiffer von seiner Fautfrachtforderung, wenn solche die volle Fracht beträgt, gefallen zu lassen hat? 306.

5) Wenn in einem fremden Hafen, wohin das Schiff, um seine Ladung einzunehmen, versegeln muß, ein Verbot (namentlich z. B. ein Ausfuhrverbot) erlassen wird, welches dem Befrachter hinsichtlich der Beladung eine Beschränkung auferlegt, so bleiben dessen Verpflichtungen aus dem Frachtcontract gleichwohl bestehen, und muß er Fautfracht oder die sonst contractlich stipulirte Entschädigung geben, wenn er keine Ladung liefert. 155.

6) Wenn der Befrachter das versprochene Ladegut nicht liefert, so ist der Schiffer verpflichtet, gewöhnliche Diligenz anzuwenden, um — wo möglich zur nämlichen Fracht — anderes Gut an die Stelle des nicht verladenen zu erhalten. Thut er dies nicht, nimmt er z. B. eine ihm von anderer Seite rechtzeitig offerirte angemessene Fracht nicht an, so präjudicirt er seinem Fautfrachtanspruch. 136. 175.

7) Wenn nach Ablauf der Liegezeit dem Schiffer keine Ladung in Aussicht gestellt wird, so darf er abgehen und präjudicirt dadurch seinem Fautfrachtanspruch nicht. 155.

8) Wenn beim Abschluß des Frachtcontracts kein Termin verabredet ward, bis zu welchem das Frachtgut verladen werden soll, so ist der Verfrachter resp. Schiffer, wenn die Einladung verzögert wird, nach Ablauf einer angemessenen Zeit, z. B. nach Verlauf von 14 Tagen, befugt, bei Gericht darauf anzutragen, daß dem Befrachter eine bestimmte Frist zur Verladung der Güter anberaumt, und daß er, der Schiffer, befugt werde, nach Ablauf dieser Frist

jedenfalls, auch wofern die Verladung der Güter noch nicht erfolgt sein sollte, abzugehen und vom Befrachter dann Fautfracht zu fordern. 307.

Vgl. XIV, A, 1. — XIV, G, 1. 3. 4. — XIV, W, 5.

Q. Liegezeit.

*1) Die Liegezeit beginnt, nachdem sich der Capitain zur Einnahme oder Löschung bereit gemeldet hat, mit dem folgenden Tage. Diese Meldung muß indessen an einem Werktage geschehen. 333.

2) Wenn sich der Capitain den einzelnen Ladungsempfängern gegenüber eine Liegezeit von seiner Ankunft an stipulirt hat, so beginnt solche mit dem Tage nach geschehener Ankunft, auch wenn solche den Empfängern nicht angezeigt ward. Hat sich indessen nach Ankunft des Schiffes ein Empfänger vergeblich wegen der Löschung seines Guts an den Schiffer gewandt, weil dasselbe nicht vor der Hand war und aus dem Grunde noch nicht gelöscht werden konnte, so muß der Schiffer es ihm anzeigen, so bald sein Gut vor der Hand liegt. In solchem Falle würde die Liegezeit gegen diesen Empfänger erst von dieser Anzeige an wieder laufen können. 147. 148.

3) Wenn das gecharterte Schiff, um zum Bestimmungshafen gelangen zu können, seine ganze Ladung oder einen Theil derselben in Leichter überladet, so ist gleichwohl die Frachtreise erst mit der Ankunft des Schiffs selbst, nicht schon mit der Ankunft der Leichter am Bestimmungsort als beendet anzusehen, daher auch die Löschzeit von ersterem nicht von letzterem Zeitpunkt an zu berechnen ist. 316.

4) Die Liegezeit wird, abgesehen von besonderen Vorworten, naturaliter, also mit Einschluß der in den Lauf derselben fallenden Sonn- und Feiertage, berechnet. 147. 148.

5) Wenn in einer in England abgeschlossenen Chartepartie für Laden und Löschen die Liegezeit schlechtweg nach Tagen „days“ stipulirt ist, so sind hierunter nicht working days sondern running days zu verstehen, und werden Sonn- und Feiertage mitgerechnet. Dies gilt, mag die Ladung und Löschung in England selbst oder an einem auswärtigen Platz vorzunehmen sein, wofern nicht ein entgegenstehender Platzgebrauch nachgewiesen wird, wie dies für Schiffe, die auf der Themse löschen, in einem bestimmten Fall allerdings geschehen ist. 295.

6) Der Ablader oder Empfänger hat Anspruch auf volle Liegetage. Wenn daher die Beladung oder Löschung des Schiffs an einem Tage durch Schuld des Capitains auch nur auf kurze Zeit gestört wurde, so wird dieser ganze Tag, wenn es sich fragt, ob Ueberliegezeit entstanden und Ueberliegegeld zu bezahlen sei, nicht mitgerechnet. 228.

7) Entscheidung über die Dauer der unentgeldlichen Löschzeit in einem Falle, wo der Frachtcontract hierüber keine Bestimmungen getroffen hatte. 220.

8) Für den Schiffsverkehr in Hamburg gilt, wenn der Verfrachter und Befrachter über die Zeit der Beladung und Löschung keine Verabredung getroffen haben, für eine jede dieser beiden Vornahmen usanzmäßig eine 14tägige Liegezeit. 172.

9) Beurtheilung, ob im vorliegenden Fall zur Löschung der eingeladenen Waaren eine zu lange Zeit verwendet wurde. 320.

10) Der Umstand, daß bei der Beredung eines Frachtcontracts die Liegezeit noch nicht festgestellt ward, hindert den perfecten Abschluß desselben nicht. Die Dauer der Liegezeit ist dann durch gerichtliches Ermessen nach den vorliegenden Umständen zu bestimmen. 233.

11) Wenn ein Schiff nicht für eine bestimmte Reise sondern gegen Monatsfracht, welche für die ganze Dauer der Benutzung des Schiffs, einschließlich der zum Laden und Löschen erforderlichen Zeit, bezahlt werden soll, verchartert ward, so steht es dem Befrachter frei, das Schiff, gegen Vergütung der stipulirten Monatsfracht, längere Zeit auf Ladung warten zu lassen. 354.

Vgl. X, 3. — XI, 4. — XIV, B, 1. — XIV, E, 9. 13. — XIV, N, 15. — XIV, P, 7. 8. — XIV, R, 8. 9. 10. 17. 19. 20. — XIV, W, 4.

R. Verpflichtung des Befrachters, Abladers oder Empfängers, rechtzeitig die Güter zu verladen oder zu löschen. Deren Schadensersatzpflicht bei Verletzung dieser Verbindlichkeit. Ueberliegegeld. Wie hat sich der Capitain zu verhalten, um seine desfallsigen Rechte zu wahren? Einreden des Befrachters, Abladers oder Empfängers gegen solche Ansprüche.

*1) Wenn gegen den Befrachter eines Schiffs geklagt wird, weil er dasselbe später als am festgesetzten Termin expedirt hat, so

ist dieser Anspruch verschieden zu beurtheilen, je nachdem ein Ueberliegegeld nach jenem Termin stipulirt wurde, oder dies nicht geschehen ist.

In ersterem Falle muß das Ueberliegegeld bezahlt werden, auch wenn der Schiffer durch die Verzögerung keinen Schaden erleidet, z. B. wenn wegen eingetretenen Frostes das Schiff schon zur Zeit des Ablaufs der unentgeldlichen Liegezeit und von da an bis zu seiner Abfertigung nicht hätte abgehen können. Andererseits aber braucht der Befrachter das stipulirte Ueberliegegeld nur bis zur Expedirung des Schiffs zu bezahlen, auch wenn der Schiffer durch die Verzögerung einen größeren Schaden erlitten hat. Daher kann auch der Schiffer nicht, wenn er in Folge der Verzögerung, wegen inzwischen eingetretenen Frostes, genöthigt wurde, länger liegen zu bleiben als bis zur Expedirung, noch außer dem Ueberliegegeld bis zu diesem Zeitpunkt ein weiteres Ueberliegegeld oder sonstigen Schadensersatz bis dahin fordern, wenn der Frost aufgehört hat und es dem Schiffe möglich geworden ist, abzugehen. Das Handelsgericht bemerkte, es habe der Befrachter ein contractliches Recht darauf, für die Expedirung des Schiffs, gegen Bezahlung des Ueberliegegeldes, eine längere Zeit als die festgesetzte unentgeldliche Liegezeit zu benutzen.

In letzterem Falle dagegen, wenn kein Ueberliegegeld stipulirt ward, kann der Befrachter nur in dem Falle, wenn der Schiffer wirklich durch die Verzögerung einen Schaden erlitten hat, in Anspruch genommen werden, also z. B. nicht, wenn auch bei rechtzeitiger Expedirung, wegen schon vorher eingetretenen Frostes, das Schiff eben so lange hätte liegen bleiben müssen. Wenn nicht während der ganzen Zeit zwischen dem festgesetzten Termin der Expedirung und dem Tage, wo dieselbe wirklich erfolgte, sondern nur während der ersten Zeit nach jenem Termin für das Schiff die Unmöglichkeit vorlag, fortzufahren, so kommt selbstverständlich diese Zeit dem Befrachter zu Gute, so daß er für dieselbe den Schiffer nicht zu entschädigen braucht. Andererseits aber muß der Befrachter dem Schiffer den ganzen wirklichen Schaden ersetzen, welchen dieser durch die Verzögerung erlitten hat, also ihn auch dafür entschädigen, wenn das Schiff, wegen inzwischen eingetretenen Frostes, genöthigt ward, noch nach seiner Expedirung liegen zu bleiben. — Was die

Größe des in diesem Falle zu leistenden Schadensersatzes anlangt, so kann dafür, wofern nicht die vorliegenden Umstände es als unzulässig erscheinen lassen, das in der Chartepartie wegen Verzögerungen am Bestimmungsort stipulirte Ueberliegegeld als maßgebend gelten. 173.

2) Der Befrachter, welcher das Schiff nicht bis zum stipulirten Termin abfertigt, befindet sich mit der Erfüllung seiner contractlichen Verbindlichkeiten in mora. So erkannte das Obergericht. 173.

*3) Ueberliegegeld ist zu bezahlen, auch wenn der Schiffer durch die Verzögerung der Beladung oder Löschung keinen Schaden erlitten hat. 238.

4) Beurtheilung, ob im vorliegenden Fall zur Löschung der Ladungsgüter eine zu lange Zeit verwendet wurde. 320.

5) Entscheidung über den Betrag des Ueberliegegeldes in einem Falle, wo der Frachtcontract darüber keine Bestimmungen enthielt. 220.

6) Wenn nur für eine Verzögerung beim Beladen oder nur für eine Verzögerung beim Löschen ein bestimmtes Ueberliegegeld stipulirt ward, so kann dasselbe auch im Fall von Verzögerungen respective beim Löschen oder Beladen als maßgebend für den zu leistenden Schadensersatz gelten, wofern nicht die besonderen vorliegenden Umstände dies unthunlich erscheinen lassen. 311.

7) Ueber die Verpflichtung des Befrachters, Ueberliegegeld oder eine sonstige Entschädigung zu bezahlen, wenn die Abladung durch casuelle Hindernisse verzögert wird. 314.

8) Unentgeldliche — nämlich ohne Verpflichtung zur Zahlung von Ueberliegegeld — Verlängerung der für das Löschen stipulirten Liegetage, wenn die Löschung an einigen Tagen durch casuelle Hindernisse gestört ward, ohne daß es darauf ankommt, ob ungeachtet dieser Störungen die Löschung innerhalb der ganzen festgesetzten Frist ausgeführt werden konnte. 294.

9) Ueberliegegeld ist nicht zu bezahlen, wenn die Verzögerung der Löschung durch Eisgang oder Verbot der Behörde verursacht wurde. 238. 267.

10) Verlängerung der unentgeldlichen Löschzeit, weil neben dem zu entlöschenden Schiff andere Schiffe auf den Grund saßen,

welche den Zugang zu jenem versperrten. Im vorliegenden Fall war dies schon aus den Stipulationen der abgeschlossenen Chartepartie zu folgern. 348.

11) Ein Fall, in welchem die Löschung der Ladungsgüter ohne Schuld des Empfängers dadurch verzögert wurde, daß ihm die Benutzung der städtischen Hebemaschine verweigert ward, derselbe aber gleichwohl in Ueberliegegeld verurtheilt wurde, weil die Chartepartie die Clausel: „the cargo is to be delivered at merchants risk and expence“ enthielt. 315.

12) Im Falle der Vercharterung eines Schiffs und Abschließung von Connossementsfrachten für Rechnung des Charterers hängt die Forderung von Ueberliegegeld Seitens des Schiffers wegen verzögerter Löschung, wenn die in der Chartepartie dafür bedungene Frist überschritten wird, keineswegs davon ab, ob die Connossementsinhaber die Entlöschung mit Recht oder mit Unrecht verzögert haben. 340.

13) Wenn die Löschung der eingeladenen Waaren durch Schuld des Capitains oder dessen Mannschaft, durch den schlechten Zustand des Schiffsgeräths, oder dadurch behindert ward, daß die Ladungsgüter, als sich der Destinatair zu deren Empfangnahme meldete, nicht sofort bei der Hand waren, so kann der Schiffer für die hiedurch herbeigeführte Verzögerung eine Entschädigung nicht beanspruchen. 320.

14) Wenn der Charterer aus dem Grunde, weil ihm das Schiff vom Rheder oder Schiffer zu spät zur Disposition gestellt ward, die gegen ihn auf Ueberliegegeld oder Schadensersatz wegen verzögerter Expedirung gerichtete Klage zurückweisen will, so muß er rechtzeitig gegen den Rheder oder Capitain wegen jener Säumniß derselben protestiren. 173.

15) Der Charterer kann den vorstehenden Einwand nur dann geltend machen, wenn er durch die angeführte Säumniß des Rheders oder Capitains wirklich in der Benutzung des Schiffes gehindert wurde, also dann nicht, wenn er auch in dem Falle, daß ihm das Schiff früher zur Disposition gestellt wäre, dessen Beladung doch nicht eher vorgenommen hätte. 173.

16) Wenn für die Löschung des Frachtguts Liegetage und Ueberliegegeld stipulirt ward, so muß der Schiffer, um Ueberliege-

geld fordern zu können, während der Liegetage zum Löschen bereit gewesen sein. Dies gilt auch, wenn sich der Schiffer in den Connossementen ein von jedem einzelnen Ladungsempfänger zu bezahlendes Ueberliegegeld ausbedungen hat. Er muß dann, um den Betrag des letzteren von jedem Einzelnen einfordern zu können, auch zur Lieferung der Güter an jeden einzelnen Empfänger jeder Zeit im Stande sein. Namentlich kann, so lange das Gut eines Empfängers wegen anderer daneben oder darauf befindlicher Güter nicht gelöscht zu werden vermag, die Liegezeit und das Ueberliegegeld gegen ihn nicht laufen. 117. 118.

17) Die im art. 8 der revidirten Hamburgischen Seemannsordnung von 1852 vorgeschriebene 12stündige Dauer der täglichen Arbeitszeit auf den Schiffen in Häfen, ist auch für den Ablader und Empfänger des Frachtguts maßgebend, so daß diese die Abnahme und Löschung der Güter nur in obiger regelmäßiger Arbeitszeit, in Hamburg gewöhnlich von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends, verlangen und aus der Weigerung des Schiffers, außerhalb dieser Zeit Güter einzunehmen oder zu löschen, keinen Einwand gegen dessen Liegegeld-Anspruch entnehmen können. Dieselben können sich auch, jedenfalls wenn sie einen Theil der Liegezeit unbenutzt haben vorübergehen lassen, nicht darauf berufen, daß jener art. 8 ferner vorschreibt, bei dringenden Veranlassungen müsse die Mannschaft noch länger als 12 Stunden arbeiten. 318.

18) Inwiefern dem Rheder oder dem Capitain, welcher Schadensersatz oder Ueberliegegeld wegen verzögerter Expedirung des Schiffs fordert, der Einwand entgegengesetzt werden könne, daß das Schiff beim stipulirten Termin der Expedirung noch nicht völlig segelfertig gewesen sei? 173.

*19) Zur Salvirung des Anspruchs auf Ueberliegegeld ist die Erhebung eines Protestes bei Ablauf der Liegetage nicht nöthig. 205.

20) Ward für die Löschung eine unbestimmte Zeit festgesetzt, z. B. daß sie thunlichst rasch beschafft werden müsse, so kann eine Entschädigung für verzögerte Löschung jedenfalls erst für die nach desfalls erhobenem Protest verstreichende Zeit gefordert werden. 220.

21) Verbindlichkeit des Schiffers, seiner am Abladeplatz entstandenen Ueberliegegeld-Forderung im Connossement Erwähnung zu thun, wenn er den Befrachter deshalb in Anspruch nehmen will. 246.

22) Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung von Ueberliegegeld, wenn er es unterläßt, die Fracht sofort gegen Auslieferung des Frachtguts zu zahlen, der Capitain sich deshalb weigert, die Löschung fortzusetzen und in Folge dessen die Ueberliegezeit entsteht. 202.

23) Der Empfänger der Ladung muß den bei der Löschung erwachsenden Liegegeldanspruch berichtigen, auch wenn die Fracht am Abladeplatz vorausbezahlt worden ist. 315.

24) Der Schiffer befindet sich in seinem Recht, wenn er, nachdem am Abladeplatz Ueberliegegelder aufgelaufen sind, sich weigert, die Connossemente zu zeichnen, ohne vorgängige Berichtigung der Ueberliegegelder oder doch ohne Vermerk auf den Connossementen, daß diese Gelder auf der Ladung haften. 261.

25) Wenn im Frachtcontract stipulirt ward, daß im Fall einer Verzögerung der Löschung die Ladung in Leichter gebracht werden soll, welche für Rechnung des Empfängers zu engagiren wären, so kann der Schiffer bei wirklich eingetretener Verzögerung niemals Ueberliegegeld und Leichterkosten, sondern immer nur letztere ersetzt verlangen. 320.

Vgl. X, 4. — XI, 4. 5. — XIV, E, 14. — XIV, N, 15. 16. 17. — XIV, Q, 6. 11. — XIV, Y, 5. 21.

S. Frachtzahlung und andere dem Befrachter oder Empfänger obliegende Zahlungen an den Schiffer. Wie hat sich der Letztere zu verhalten, um seine Rechte in dieser Beziehung zu wahren?

1) Ueber die Gründe, durch welche bei einem Frachtcontract die Paciscenten bestimmt werden, wenn verschiedene Bestimmungshäfen stipulirt worden sind, unter welchen der Befrachter die Wahl haben soll, einen verschiedenen Frachtansatz zu normiren, wofern der eine oder der andere Bestimmungshafen gewählt wird. Die Rücksicht auf die größere Nähe oder Entfernung, auf die größeren oder geringeren Kosten der Bestimmungshäfen ist nicht immer entscheidend. 316.

2) Wenn beim Abschluß eines Frachtcontracts über den Transport von Stückgut hinterdrein am Abladeplatz in die Connossemente eine andere Fracht, als die anfänglich stipulirte, hineingesetzt wird, ob dann zwischen den Contrahenten des ursprünglichen Fracht-

contracts gleichwohl der anfänglich verabredete Frachtansatz maßgebend bleibt? ob namentlich, wenn die Connossemente zu geringerer Fracht gezeichnet sind, ein Verzicht des Verfrachters auf den ursprünglich verabredeten höheren Frachtansatz anzunehmen ist? 358.

3) Ueber die Bedeutung der im Stat. II, 14, 3 und 17, 2 über die Vergütung von Fracht pro rata itineris enthaltenen Bestimmungen. Es wird dahingestellt, ob nach diesen Artikeln überhaupt für solche Güter Fracht pro rata itineris zu bezahlen sei, welche ohne irgend eine Betheiligung des Schiffers und Schiffsvolks, vielmehr erst nachdem die letzteren jeder Einwirkung auf dieselben beraubt waren, geborgen und darauf den Destinatairen zugekommen sind. Gegen den Empfänger kann alsdann keinenfalls ein Frachtanspruch erhoben werden. 114.

*4) Wenn ein Rheder oder Schiffer sich gegen Jemand zum Transport eines gewissen Waarenquantums zur bestimmten Fracht verpflichtet hat, die Ladungsgüter aber von einem Anderen empfangen werden, so können sich der Rheder oder Schiffer, nach Ablieferung der Güter an Letzteren, wegen ihrer Frachtforderung nur an ihn halten, nicht an Ersteren, mit welchem der Frachtcontract abgeschlossen worden ist. Geltung dieses Grundsatzes, auch wenn nicht auf ein Connossement empfangen wird, weil dasselbe beim Eintreffen des Schiffs noch nicht angelangt war. 365.

5) Wenn der Befrachter Afterfracht-Contracte abgeschlossen hat, und Behufs Berichtigung der von ihm zu zahlenden Fracht den Verfrachter an die Afterbefrachter verweist, so ist dieser, der Verfrachter, verpflichtet, bei Eincassirung der Afterfrachtgelder mit aller Sorgfalt zu Werke zu gehen, namentlich wenn die Interpretation der in den Afterfrachtcontracten enthaltenen Bestimmungen über das Afterfrachtgeld eine zweifelhafte ist. Ueber das in dieser Beziehung dem Verfrachter obliegende Verfahren und über die Nachtheile, welche ihn rücksichtlich seiner Frachtforderung treffen, wenn er dieser Verbindlichkeit nicht nachkommt. 322.

6) Der Capitain ist an und für sich nur verpflichtet, gegen Empfang, nicht blos gegen Deposition der Fracht die Waare auszuliefern. 113.

7) Der Destinatair eines Frachtguts ist, im Falle einer Beschädigung desselben, nicht berechtigt, dessen Annahme und die Be-

zahlung von Fracht zu verweigern, sondern kann nur Schadensansprüche erheben. (Hiebei ist selbstverständlich vorausgesetzt, daß der Destinatair schon in einen obligatorischen Nexus zum Schiffer hinsichtlich des vorliegenden Frachtcontracts getreten ist.) 338.

8) Befugniß des Empfängers, ausgeleckte Waaren im Schiffe liegen zu lassen, ohne dafür Fracht zu bezahlen. 203.

9) Ob, wenn ein Frachtabzug bedungen ist, wofern das Schiff nicht das stipulirte Maaß der Ladung einnehmen kann, der Befrachter seinem Anspruch auf diesen Abzug präjudicirt, wenn er es unterläßt, bei der Einladung das eingenommene Maaß zu constatiren? 219.

*10) Wenn Fracht eingeklagt ist, kann dawider ein Gegenanspruch, welcher nicht gegen den klagenden Capitain und das von ihm geführte Schiff gerichtet ist, nicht geltend gemacht werden. Dies gilt auch in dem Falle, wenn dieses Schiff und das andere, gegen welches der Anspruch geht, demselben Rheder gehören. 230.

11) Wenn dem verfrachteten Schiff eine solche Fracht zukommt, als wäre es mit einer gewissen Art von Gütern, welche keinen Ballast bedürfen, voll beladen, und es werden andere Güter geladen, welche die Hinzufügung von Ballast nothwendig machen, so wird nicht allein die zu vergütende Fracht nach jener Art Güter berechnet, sondern der Befrachter hat auch die Kosten des Ballastes zu tragen. 295.

12) Wenn der Schiffer bei verzögerter Abnahme der Güter Seitens des Destinatairs dieselben für dessen Rechnung aus dem Schiff löschen und am Bestimmungsort in Gewahrsam bringen will, so hat er auch dafür Sorge zu tragen, daß solche Verwahrung nicht übermäßige Kosten mit sich bringt, und ist hiedurch sein Anspruch auf Rückvergütung seiner desfallsigen Ausgaben bedingt. 296.

13) Feststellung des Betrags der außer der Fracht auf den Ladungsgütern haftenden Unkosten durch gerichtliches Ermessen. 296.

14) Wenn der Zugang zum Bestimmungshafen an Untiefen leidet und deshalb ein Theil der Schiffsladung geleichtert wird, so treffen die hiedurch entstandenen Kosten an und für sich das Schiff nicht den Befrachter. 316.

15) Bugsirgeld, welches im Interesse der Ladungsgüter, nicht des Schiffs, und in Veranlassung der Eigner oder Consignataire der

Ladung, nicht des Schiffers, aufgewendet wird, ist von Ersteren zu tragen und gehört nicht zu den das Schiff treffenden Hafenkosten. 329.

Vgl. V, 11. — X, 2. — XI, 5. 6. 7. — XIV, B, 3. — XIV, C, 9. — XIV, E, 2. 7. 17. 27. 28. — XIV, F, 6. 7. — XIV, H, 6. — XIV, I, 9. 10. — XIV, K, 14. — XIV, L, 3. 4. 5. — XIV, P, 1. 4. — XIV, R, 22. — XIV, Abschn. T. U. — XIV, X, 1. — XIV, Y, 1. 3. 11. — XIV, Z, 6. — XVII, 5. — XVIII, 3. 6. — XXII, Abschnitt F.

T. Frachtberechnung.

1) Beispiel der Festsetzung und Berechnung der Fracht nach dem räumlichen Maaß und Gewicht der eingeladenen Güter. Unterscheidung zwischen Maaßgut und Schwergut. 171.

2) Wenn die Fracht nach dem räumlichen Maaß oder Gewicht der eingeladenen Güter zu berechnen ist, so kann aus der Valuta, in welcher der Frachtpreis bedungen ist, nicht gefolgert werden, daß auch die Gewichts- und Maaßverhältnisse desjenigen Landes, welchem jene Valuta angehört, für die Frachtberechnung maßgebend seien. 171.

3) Bei Maaßgütern, insbesondere auch bei runden Gebinden wird der kubische Raum, welchen sie im Schiff einnehmen, auf die Weise gemessen, daß die Länge derselben und der größte Durchmesser ihrer Breite aufgenommen, und dann die erstere Dimension mit zweimal der letzteren multiplicirt wird. Das so ermittelte Maaß ist auch präsumtiv für die danach zu berechnende Fracht entscheidend. Wer behauptet, daß bei runden Gebinden nach den in Betracht kommenden Usanzen ein Abzug Statt finden müsse, weil bei deren Uebereinanderstauung im Schiff ein Raum verloren gehe, welcher von der Ladung nicht ausgefüllt werde, hat diese Behauptung zu beweisen. 344.

4) Ueber die Beanspruchung eines solchen Abzugs, wenn der Schiffer in die bei der Uebereinanderstauung der runden Gebinde unausgefüllt gebliebenen Theile des Schiffsraums andere Waaren, z. B. Garn gestauet hat, weil er, wofern solcher Abzug nicht Statt fände, rücksichtlich dieser Theile des Schiffsraums doppelte Fracht verdienen würde. 344.

5) Wenn für in Fässern befindliche Waaren die Fracht nach dem Cubikmaaß der Fässer bestimmt ist, so wird das ganze ermittelte Maaß der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Es besteht nicht die Usanz, $^1/_5$ abzusetzen und nach den übrig bleibenden $^4/_5$ die Fracht zu berechnen. 157. Eben so ward von der ersten Kammer des Handelsgerichts in Sachen H. P. Monberg gegen Gebrüder Kalckmann am 4. December 1851 erkannt.

*6) Die Fracht ist, wenn nichts Anderes stipulirt wurde, nach dem im Connossement als eingenommen angegebenen Maaß oder Gewicht zu berichtigen, und zwar auch dann, wenn eine Charte-partie die Grundlage für die Frachtberechnung bildet. 247. 362.

7) Wenn die Fracht nach dem eingenommenen Maaß oder Gewicht der Ladungsgüter zu berichtigen ist, so ist für dessen Feststellung die am Abladeplatz, nicht die am Löschplatz vorgenommene Messung oder Wägung maßgebend. 311.

8) Wenn die Fracht nach dem eingenommenen Gewicht oder Maaß zu bezahlen ist, so kann der Capitain fordern, daß vor der Verladung eine Wägung resp. Messung der Ladungsgüter vorgenommen werde. 275.

9) Wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht oder Maaß berechnet werden soll, so ist es Sache des Verfrachters, nicht des Befrachters, am Abladeplatz die eingenommenen Güter wägen oder messen zu lassen. Daher kann auch die Unterlassung solcher Maßregel dem Befrachter nicht präjudiciren. 215.

10) Bei Stipulirung der Fracht nach ausgeliefertem Gewicht kann, in Ermangelung einer anderen Bestimmung, nur das Bruttogewicht maßgebend sein. 151. 209.

11) Wenn die Fracht nach dem Nettogewicht einer Gattung von Waaren, welche von dem Abladungsorte ausgeführt zu werden pflegen, zu berechnen ist, so muß eine Durchschnittsberechnung nach den verschiedenen Verpackungsarten, in welchen die Waaren an jenem Ort verladen werden, vorgenommen werden. 168.

12) Wenn die zu zahlende Fracht durch das Quantum der Ladung bedingt ist, ob der Verfrachter oder Schiffer mit der Behauptung zugelassen wird, daß dies Quantum mehr betrage, als die darüber in das Connossement aufgenommene Angabe? 362.

13) Ob, wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht oder Maaß zu zahlen ist, und sich im Connossement das Gewicht oder Maaß der Ladungsgüter angegeben findet, der Verfrachter mit der Behauptung, das eingenommene Gewicht oder Maaß habe in Wahrheit mehr betragen, und daher mit der Berechnung der Fracht von einem größeren Gewicht- oder Maaß-Quantum zugelassen wird? Einfluß des Umstandes, daß das Connossement mit der Clausel „Gewicht oder Maaß unbekannt“ gezeichnet ist, auf die Entscheidung dieser Frage. 270. 275.

14) Ueber den Fall, wenn die Fracht nach dem Maaß oder Gewicht der verladenen Güter zu berechnen ist, und der Empfänger behauptet, dasselbe sei geringer als im Connossement angegeben worden. 265.

15) Wenn die Fracht nach dem im Connossement bemerkten Gewicht oder Maaß des Ladungsguts zu bezahlen ist und nachgewiesen wird, daß dasselbe wegen eines Schreib- oder Rechnenfehlers unrichtig angegeben ward, so ist die Fracht nach der, unter Berücksichtigung dieses Fehlers zu rectificirenden, Angabe zu berechnen. 287.

16) Wenn zur Berechnung der Fracht die Größe des Ladungsraums eines Schiffes in Frage steht, und der Capitain es unterlassen hat, dieselbe dem Befrachter gegenüber zu constatiren, so wird sie nach dem in der Charteparte angegebenen Tonnengehalt festgestellt, und der Capitain nicht zu einem weiteren Beweise über die von ihm behauptete Größe des Ladungsraums zugelassen. 168.

*17) Wenn dem verfrachteten Schiff eine solche Fracht zukommt, als wäre es mit einer gewissen Art von Gütern, welche keinen Ballast bedürfen, voll beladen, und es werden andere Güter geladen, welche die Hinzufügung von Ballast nothwendig machen, so wird nicht allein die zu vergütende Fracht nach jener Art Güter berechnet, sondern hat der Befrachter auch die Kosten des Ballastes zu tragen. 295.

18) Wenn an einen Befrachter von dem Ladungsraum eines Schiffs gewisse Maaße von ungefährer Größe, indem nur der Minimal- und Maximal-Umfang des zu benutzenden Raums festgestellt war, zu verschiedenen Frachtbeträgen überlassen worden sind und Jener nicht den Maximal-Umfang benutzt hat, so wird — in Ermangelung einer betreffenden rechtzeitigen Aufgabe Seitens des Be-

frachters — Behufs Feststellung der Fracht der wirklich benutzte Raum auf den zu verschiedenen Frachtpreisen engagirten Raum verhältnißmäßig repartirt. 235.

19) Wenn der Befrachter, ungeachtet desfalls an ihn gerichteter Anfragen, es unterläßt, dem Schiffer oder dessen Makler die Qualität der verladenen Waare, von welcher die Frachtbestimmung abhängt, — z. B. ob feines oder ordinaires Gut verladen wurde — rechtzeitig anzugeben, so sind Letztere befugt, eine, nach den für die verschiedenen Arten Güter geltenden Frachten zu berechnende, Durchschnittsfracht in das Connossement zu schreiben. 235.

*20) Die in fremder Münze stipulirte Fracht ist, sofern sie nicht „effectiv" bedungen war, nach Wahl des Zahlenden, in eben dieser Valuta oder, nach dem am Bestimmungsort des Schiffs für dieselbe geltenden kurzen Wechsel-Cours, in Banco zu entrichten. 154. 185.

21) Eine Usanz, daß die Empfänger von Kohlen die in £ Sterl. festgesetzte Fracht nur nach dem 3 Monat-Cours auf London zu bezahlen brauchen, auch wenn in der Chartepartie ausdrücklich der 2 Monat-Cours stipulirt ist, besteht nicht. 231.

*22) Eine wirkliche Usanz, bei kleinen Frachtbeträgen den Holländischen Gulden zu 23 ß Crt. zu berechnen, besteht nicht. 185.

23) Ueber die Berechnung von Stückgut-Fracht bei leichten Waaren. Interpretation der hierüber in einem Connossement enthaltenen Bestimmung. 137.

Vgl. VI, 9. — XIV, B, 1. — XIV, E, 21. 23. — XIV, P, 2. — XIV, X, 1. — XIV, Y, 8. 9. 10. 17. — XXIII, 2. 10. 12. 16. 17.

U. Frachtvorschuß. Frachtnachnahme.

*1) Wenn im Frachtcontract ein Frachtvorschuß bedungen ward, so sind die Kosten, welche dem Befrachter aus der Bezahlung des Frachtvorschusses erwachsen, wie auch die Kosten einer vom Befrachter genommenen Versicherung des Vorschusses vom Verfrachter nur dann zurück zu erstatten, wenn dies ausdrücklich verabredet war. 209.

2) Ob der Capitain, welcher sich vom Correspondenten des Befrachters, ohne nach dem Frachtcontract dazu berechtigt zu sein,

einen Frachtvorschuß bezahlen läßt, die aus demselben für den Befrachter entstehenden Kosten vergüten muß, auch wenn dies nicht ausdrücklich bei der Entrichtung des Vorschusses verabredet war? 260.

3) Wenn in der Chartepartie bedungen ist, daß der Befrachter oder dessen Correspondenten dem Capitain für dessen Bedürfnisse à Conto der zu verdienenden Fracht Vorschüsse leisten sollen, Letzterer, der Capitain, hingegen verpflichtet sei, die dafür verausgabten Assecuranzspesen zu erstatten, so liegt hierin das Einverständniß der Contrahenten, daß der Befrachter das Risico der Vorschüsse zu tragen habe, dieselben also nicht zurückfordern könne, wofern im Falle eines Unglücks keine Fracht verdient würde. 239.

4) Der Befrachter kann die geleisteten Frachtvorschüsse, deren Risico nach den getroffenen Verabredungen ihn trifft, wofern wegen eingetretener Seeunfälle keine Fracht verdient wird, auch nicht aus dem Grunde zurückfordern, weil der Verfrachter die ganze Fracht versichert und vom Assecuradeur eingezogen hat. 239.

5) Wenn Güter, auf denen eine Fracht nach dem Abladeplatz haftet, zur Weiterversendung über See verladen werden, und der Verfrachter oder Schiffer dem Absender jene erstere Fracht als Nachnahme vergütet, und zwar geraume Zeit nach der Verladung, als angenommen werden konnte, daß der Verfrachter oder Schiffer jene Spesen der ersteren Fracht bereits von dem Empfänger des Guts erhalten habe, in Wirklichkeit aber dies Letztere nicht der Fall gewesen ist, so kann Jener, der Verfrachter oder Schiffer — abgesehen von besonderen Vorworten — den Ablader, der hiebei nur als Commissionair oder Spediteur fungirte, wegen solcher Spesen nicht persönlich in Anspruch nehmen. 163.

Vgl. IV, 3. — XIV, E, 25. 26. — XXII, F, 1.

V. Anderweitige Verpflichtungen des Befrachters, Abladers oder Empfängers und deren Schadensersatzpflicht bei Verletzung dieser Verbindlichkeiten. Ueber das Verhalten des Schiffers, um in dieser Hinsicht seine Rechte zu wahren.

1) Der Befrachter ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß der Inhalt des Connossements, wie überhaupt, so auch in Bezug auf die Bezeichnung des Guts genau mit dem wahren Sachverhalt übereinstimme. Namentlich besteht für ihn solche Verpflichtung dann,

wenn er die Waaren erst nach Zeichnung der Connossemente abladet. 134.

2) Verletzt der Befrachter diese Verbindlichkeit, so ist er verbunden, alle unmittelbar wie mittelbar nachtheiligen Folgen, welche sich für den Schiffer hieraus ergeben, von demselben abzuwenden. 134.

3) Zur Klagberechtigung des Schiffers wegen Verletzung dieser Verbindlichkeit gehört nicht, daß er von dem Connossements-Inhaber bereits mit Erfolg angegriffen oder auch nur belangt sei, sondern schon das Vorhandensein der aus dem unerfüllbaren Connossement auf ihm und seinem Schiffe ruhenden Verbindlichkeit reicht aus, um Entlastung von dieser Verpflichtung Seitens des Befrachters fordern zu dürfen. 134.

4) Von der Verbindlichkeit, solche Entlastung des Schiffers und Schiffs herbeizuführen, wird der Befrachter durch den Umstand, daß er sich des Besitzes der Connossemente im guten Glauben entäußert hat, oder daß die Connossemente gleich Anfangs auf den Namen oder an die Ordre eines Dritten, des Destinatairs, gestellt wurden, nicht befreit. Die Entlastung des Schiffers ist in Fällen dieser Art, wenn sie nicht durch Rückgabe der Connossemente bewerkstelligt werden kann, auf andere geeignete Weise zu beschaffen. 134.

5) Ein Verzicht des Schiffers auf seine Entschädigungsansprüche, wenn der Befrachter seine vorstehend angeführten Verbindlichkeiten verletzt, kann aus der Annahme der in ihrer Bezeichnung mit der Connossementsangabe nicht übereinstimmenden Waaren keineswegs gefolgert werden, selbst dann nicht unbedingt, wenn constatirt, daß er diese Unrichtigkeit damals bemerkt habe. 134.

6) Es würde indessen vielleicht dem Schiffer in dem letzteren Falle, wenn er schon im Abgangshafen oder nahen Nothhafen die Unrichtigkeit bemerkt und sie dem Befrachter nicht anzeigt, eine culpa, welche seinen vorgedachten Entschädigungs-Ansprüchen präjudicirte, vorgeworfen werden können. Doch würde möglicherweise den Befrachter solche Anzeige nicht mehr befähigen können, das Versehen zu redressiren. Alsdann wäre die culpa des Schiffers effectlos und würde seinen Anspruch nicht aufheben. 134.

7) Der Befrachter kann dem Schiffer, welcher bei Vorauszeichnung der Connossemente es unterläßt, mit denselben die später erhaltenen Güter genau zu vergleichen, deshalb nicht ein culposes

Verfahren vorwerfen, welches seinen vorgedachten Entschädigungsansprüchen präjudicirte, ebenso wenig, wenn der Schiffer es unterläßt, diesen Vergleich im Nothhafen vorzunehmen. 131. Vgl. indessen die nachfolgende Nr. 8. Erkenntniß 356.

8) Regreßforderung des Schiffers oder seines Schiffsmaklers an den Ablader, wenn das Connossement unterzeichnet, gleichwohl aber die Verladung der darin benannten Güter nicht beschafft wird, und die ersteren hiedurch in Schaden gerathen, — namentlich wenn der Capitain vom Destinatair wegen Nichtlieferung der im Connossement benannten Güter in Anspruch genommen wird. Ueber die Präjudicirung einer solchen Regreßforderung, wenn der Capitain oder Schiffsmakler noch nach Zeichnung des Connossements durch geeignetes Verhalten den Schaden hätten abwenden können, in dieser Hinsicht aber es an der nöthigen Sorgfalt haben fehlen lassen. Ein solches Versehen könnte ihnen z. B. dann zur Last gelegt werden, wenn sie ein unterzeichnetes Exemplar des Connossements unverändert an den Destinatair abgehen lassen, ohne sich vorher zu vergewissern, daß auch wirklich die Verladung in Gemäßheit des Connossements vorgenommen war. (Vergl. indessen die vorhergehende Nr. 7. Erkenntniß 131). In solchem Falle könnte jedoch unter Umständen gegen den Ablader aus einer versio in rem ein Anspruch erhoben werden, namentlich wenn jener den Schiffer oder dessen Schiffsmakler berührende Schaden den Ablader getroffen hätte, wofern Erstere durch Anwendung der nöthigen Sorgfalt ihre Haftpflicht gegen den Destinatair abgewendet haben würden. 356.

9) Der Ablader des Frachtguts ist, bei Abschließung seiner Verabredungen mit dem Capitain, nicht verpflichtet, sich darum zu kümmern, ob die Erfüllung derselben Letzteren, den Capitain, anderen Ladungsbetheiligten gegenüber verantwortlich machen würde. 156.

10) Wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht oder Maaß zu bezahlen ist, so ist der Befrachter auf Verlangen des Capitains verpflichtet, vor der Verladung eine Wägung respective Messung der Ladungsgüter vornehmen zu lassen. 275. Vgl. 215.

11) Es wurde auf Grund der Hamburgischen Verordnung vom 10. April 1854, welche während des damaligen Krimmkrieges erlassen war, die Verladung von Kriegscontrebande auch in einem solchen Falle für unerlaubt erklärt, in welchem dieselbe freilich nach

einem neutralen Hafen bestimmt war, das Schiff aber zunächst, mit dieser Kriegscontrebande an Bord, nach einem Hafen einer der kriegführenden Mächte gehen sollte. 192.

12) Der Destinatair eines Frachtguts ist, im Falle einer Beschädigung desselben, nicht berechtigt, dessen Annahme zu verweigern, sondern kann nur Schadensansprüche erheben. (Hiebei ist selbstverständlich vorausgesetzt, daß der Destinatair schon in einen obligatorischen Nexus zum Schiffer hinsichtlich des vorliegenden Frachtcontracts getreten ist.) 338.

13) Ob der Empfänger des Frachtguts, welcher nach dem Frachtcontract vom Schiffer eine Adreß-Commission erhält, verpflichtet sei, gegen solche Provision für die Erledigung der Geschäfte des Schiffs am Bestimmungsort Sorge zu tragen, so daß der Schiffer hiefür keine weitere Vergütung, namentlich keine Courtage, an einen Schiffsmakler zu entrichten habe? 361.

14) Ueber den vom Schiffer aus dem Grunde gegen den Destinatair erhobenen Anspruch, weil er seiner Behauptung nach dem von Letzterem zur Empfangnahme seiner Ladungsgüter an Bord gesandten Ewerführer mehr Güter übergeben habe, als Jenem, dem Destinatair, zukamen. Der Schiffer hat dann zu beweisen, nicht bloß, daß der Ewerführer, sondern auch, daß der Destinatair selbst zu viel Güter erhalten habe. 302.

Vgl. XIV, S, 11. — XIV, U, 5. — XIV, W, 5 bis 9.

W. Aufhebung des Frachtcontracts. Rücktritt von demselben.

1) Ein Zufall, welcher die Ausführung des Frachtcontracts für beide Contrahenten unmöglich macht und vor stattgehabter Beladung des Schiffs eintritt, ist eine vis major, welche die Charte-partie annullirt, ohne daß die Parteien Entschädigungsansprüche gegen einander erheben können. Dahin gehört namentlich auch die Blokade des Abladeplatzes. 177.

2) Ein die Ausführung des Frachtcontracts unmöglich machendes Ereigniß hebt denselben auch dann auf, wenn dasselbe erst, nachdem das Schiff die Reise nach dem Abladeplatz zurückgelegt hatte, eintritt, vorausgesetzt nur, daß das Schiff seine Ladung noch nicht eingenommen hatte. Dieser aus allgemeinen Rechtsprincipien folgende Satz findet sich namentlich auch in dem holländischen Handels-

gesetzbuch anerkannt. Derselbe gilt ebenfalls in Hamburg, der art. 11, Stat. II, 14 steht ihm nicht entgegen. 177.

3) Wenn der Frachtcontract durch eine dessen Ausführung unmöglich machende vis major aufgehoben wird, so tritt diese Annullirung desselben ohne Weiteres ipso jure ein, ohne eine Seitens der Contrahenten, Beider oder Eines derselben, ausdrücklich darauf gerichtete Erklärung. 177.

4) Im Falle einer durch vis major herbeigeführten Annullirung des Frachtcontracts braucht der Schiffer selbstverständlich nicht über die stipulirte Liegezeit hinaus am Abladeplatz zu bleiben. 177.

5) Wenn der Befrachter das am Abladeplatz bestehende Hinderniß der Verladung anerkennt, aber gleichwohl auf Antretung der Reise besteht, weil er dasselbe beseitigen zu können vermeint, dies ihm aber nicht gelingt, so bleibt derselbe aus dem Frachtcontract verpflichtet, und kann hinterdrein dessen Aufhebung nicht fordern. Ob diese Folge schon dann eintrete, wenn der Befrachter vor Abgang des Schiffs nach dem Abladeplatz das Vorhandensein des Hindernisses noch nicht anerkennen will, nun auch der Schiffer sich noch nicht sofort von seiner Verpflichtung befreit erachtet und nach dem Abladeplatz abgeht, dort aber das Hinderniß als wirklich vorhanden sich herausstellt? 177.

6) Der Charterer darf in dem Falle vom Frachtcontract zurücktreten, wenn das Schiff für die Ladung, für welche es ihm verfrachtet wurde, nicht seefähig ist. 233.

7) Ob eine Anhaltung des verfrachteten Schiffs durch höhere Hand, welche vor Ausführung des Frachtcontracts erfolgte, den Befrachter berechtige, dessen Aufhebung zu fordern? 212.

8) Ueber das während der Dauer eines Seekriegs dem Befrachter zustehende Recht, eine Rescission des Frachtcontracts zu fordern, weil ihm nicht angezeigt worden, daß das gecharterte Schiff erst nach Ausbruch des Seekriegs aus dem Eigenthum des Angehörigen eines kriegführenden Staats in dasjenige des Angehörigen eines neutralen Staats übergegangen ist. 212.

9) Wenn das gecharterte Englische Schiff sich nicht in den Registern des Englischen Lloyd classificirt findet, so ist der Charterer deshalb nicht berechtigt, vom Frachtcontract wieder zurückzutreten, es sei denn solche Classificirung ausdrücklich ausbedungen worden. 233.

10) Wenn Jemand für Rechnung eines Dritten ein Schiff chartert, der Verfrachter aber rechtswidriger Weise vom Frachtcontract zurücktritt, und nunmehr der Dritte selbst ein anderes Schiff zu höherer Fracht chartert, ob der Erstere dann vom contractbrüchigen Verfrachter, außer der Differenz der Fracht, noch Commission für Abschließung der ersten Charter fordern könne? 349.

Vgl. XIV, O, 12. — XIV, P. 5. 7. 8.

X. Einige die Befrachtung betreffenden Fragen, welche auf ein anderes Rechtsverhältniß, als dasjenige zwischen dem Befrachter und Verfrachter Bezug haben.

1) Wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht stipulirt ist und über die Berechnung derselben Differenzen bestehen, so kann dem Schiffer oder Demjenigen, wer sonst für den Verfrachter die Fracht eincassirt, z. B. auch wenn der erste Verfrachter dies für den Afterverfrachter thut, deshalb, weil er es unterlassen hat, das ausgelieferte Gewicht zu constatiren, nicht vorgeworfen werden, daß er bei diesem für den Verfrachter vorzunehmenden Geschäft dessen Interessen nicht mit gehöriger Sorgfalt wahrgenommen habe. 322.

2) Auf die für den Schiffsverkehr in Hamburg bestehende Usanz einer 14tägigen Frist zum Laden oder Löschen kann sich der Käufer einer schwimmenden Ladung, wofern zwischen ihm und dem Verkäufer über die Löschzeit Nichts festgestellt war, nicht berufen und nicht verlangen, daß ihm zum Löschen eine unentgeldliche Frist von 14 Tagen zu Gebote gestellt werde. Vielmehr hat der Verkäufer in diesem Fall dem Käufer nur die zum Löschen nothwendige Zeit garantirt. 172.

Vgl. XIV, Z, 8. — XVII, 5. — XVIII, 3. 6.

Y. Prozessualische Fragen.

1) Nach der Verordnung vom 5. December 1766 soll, bei vorkommenden Streitigkeiten über die Fracht, allemal deren Betrag vorgängig gerichtlich deponirt werden. 162.

*2) Wenn Fracht eingeklagt ist, so kann dawider ein Gegenanspruch, welcher nicht gegen den klagenden Capitain und das von ihm geführte Schiff gerichtet ist, nicht geltend gemacht werden. Dies

gilt auch in dem Falle, wenn dieses Schiff und das andere, gegen welches der Anspruch geht, demselben Rheder gehören. 230.

3) Im vorliegenden Fall wurde eine gegen eingeklagte Fracht erhobene Einrede nicht berücksichtigt, weil die derselben zu Grunde liegenden thatsächlichen Angaben in keiner Weise bescheinigt waren. 256.

*4) Ueber die in der Hamburgischen Handelsgerichtsordnung vorgeschriebene kürzere Frist für die Einwendung von Rechtsmitteln in Frachtsachen. 176. 237. 285.

5) Auch bei Klagen auf Bezahlung von Ueberliegegeld müssen die Rechtsmittel innerhalb 3 Tagen interponirt werden. 294.

6) Will der Empfänger den Schiffer, ungeachtet der ihn exculpirenden Verklarung, wegen einer Beschädigung der abgelieferten Güter zur Verantwortung ziehen, so muß er ein bestimmtes, ihm oder seinen Leuten zu imputirendes, Verschulden, wodurch die Beschädigung veranlaßt worden, behaupten und beweisen. 271.

7) Wenn Jemand im Auftrag und für Rechnung eines Anderen, aber im eigenen Namen, ein Schiff gechartert hat, so ist er befugt, bei verweigerter Erfüllung des Frachtcontracts, gegen den Verfrachter zu klagen, muß aber die Klage im eigenen Namen anstellen. 349.

8) Der Verfrachter oder Schiffer hat zu beweisen, daß die Grundlage seiner Frachtberechnung den Stipulationen des Frachtcontracts entspricht. Er ist also auch, wenn die zu entrichtende Fracht danach zu berechnen ist, wie viel das Schiff von einer gewissen Gattung Waaren einnehmen kann, in dieser Hinsicht beweispflichtig. 269. 344.

9) Wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht oder Maaß berechnet werden soll, so ist es Sache des Verfrachters, nicht des Befrachters, am Abladeplatz die eingenommenen Güter wägen oder messen zu lassen. Geschieht dies dort nicht, so trifft Ersteren die Beweislast. 215.

10) Wenn die Fracht nach dem Maaß oder Gewicht der Ladungsgüter zu berechnen ist, und der Befrachter oder Empfänger behauptet, daß das wirkliche Maaß oder Gewicht weniger beträgt, als die im Connossement enthaltene Angabe, so muß er dasselbe bei

der Löschung dem Capitain gegenüber feststellen. Widrigenfalls trifft, bei der in Gemäßheit der Angaben des Connossements über das Maaß oder Gewicht der verladenen Güter angestellten Frachtklage, wenn der Befrachter oder Empfänger auf Grund jener Behauptung eine geringere Fracht vergüten will, ihn die Beweislast, so daß er zu beweisen hat, daß das wirkliche Maaß oder Gewicht geringer gewesen ist, als im Connossement sich angegeben findet. 265.

*11) Wenn bei einer Verfrachtung en rouche der Befrachter behauptet, das Schiff habe die bedungene — z. B. es war garantirt, das Schiff könne von einer gewissen Waare ein bestimmtes Quantum einnehmen — Größe nicht gehabt, und deshalb von der en bloc bestimmten Fracht den stipulirten Abzug machen will, so trifft ihn die Beweislast, nicht den Verfrachter. Ersterer hat daher zu beweisen, daß das Schiff die stipulirte Größe nicht gehabt habe. Dies gilt namentlich dann, wenn der Befrachter dem Verfrachter oder Capitain gegenüber das Quantum der eingenommenen Ladung nicht hat constatiren lassen. Die hierüber im Ladungsmanifest enthaltenen Angaben sind dafür nicht ohne Weiteres maßgebend. 176.

12) In Betreff der Frage, ob der Capitain das eingeladene Quantum richtig abgeliefert hat, ist allerdings an und für sich Dieser beweispflichtig. Wenn der Empfänger aber die Ladung von Bord nimmt, ohne sich dieselbe zuwägen, zumessen u. s. w. zu lassen, so trifft ihn die Beweislast; er muß dann das Vorhandensein des von ihm behaupteten Manco's erweisen. 260.

13) Wenn die Geschäfte des Schiffs in einem Hafen in Gemäßheit des Frachtcontracts durch den dortigen Agenten des Befrachters besorgt werden, und der Rheder verlangt, daß von den abseiten dieses Agenten ihm verrechneten Ausgaben ein Theil vom Befrachter zurückerstattet werde, so hat nicht etwa Dieser zu beweisen, daß die in Rede stehenden Ausgaben zum Besten des Rheders verwendet wurden, — vielmehr ist es Sache des Letzteren, die erforderlichen Belege beizubringen, um darzuthun, daß jene Ausgaben dem Befrachter zur Last fallen. 308.

14) Wenn auf Grund eines Connossements Fracht eingeklagt wird, so kann, bei der Contumacirung des auf die zweite Citation nicht erschienenen Beklagten, das gehörig quittirte Con-

nossement genügen, um den Klaganspruch für justificirt zu erklären und den Beklagten in die eingeklagte Fracht zu verurtheilen. 288.

15) Ungenügendheit einer in Hamburg von einem Capitain und seinem Steuermann vor dem Consul ihres Heimathslandes ausgestellten Declaration, um ein nach dem Connossement vorliegendes Manco an der ausgelieferten Ladung zu justificiren. 179.

16) Wenn der Empfänger am Lande ohne Zuziehung oder Zustimmung des Schiffers eine Wägung, Messung u. s. w. der Ladungsgüter vornehmen läßt, so liefert solche dem Letzteren, dem Schiffer, gegenüber keinen Beweis. 260.

17) Ueber den Beweis des eingenommenen Gewichts oder Maaßes der Ladungsgüter, wenn solches am Abladeplatz nicht festgestellt worden ist, die Güter vielmehr nur am Löschungsort gewogen oder gemessen worden sind. 215.

18) Art der Beweisführung über die Ladefähigkeit eines Schiffs rücksichtlich einer gewissen Waaren-Gattung. Ueber den Einfluß, welchen die in einer Charterpartie enthaltene Frachtbestimmung hierauf ausübt. 269.

19) Ueber die Zulässigkeit der Delation eines Glaubenseides an einen Rheder in Betreff der Tragfähigkeit seines verfrachteten Schiffes. 196.

20) Zum Beweis, daß der Befrachter dem Schiffer gestattet hat, die Güter auf Deck zu verladen, genügt seine und der Schiffsmannschaft Verklarung nicht, indem der Schiffer seiner Zeit für einen anderweitigen gehörigen Nachweis dieser Erlaubniß hätte Sorge tragen müssen. 309.

21) Beweis einer die Communication zwischen Schiff und Ufer störenden Eisbehinderung durch Auszüge aus den Witterungsberichten der Börsenhalle. 294.

22) Es wird dem Capitain gegen seinen Befrachter, wenn Beide fremd sind, ein Arrest nur dann gestattet, wenn die Forderung des Ersteren gehörig bescheinigt ist. Dazu genügt nicht immer die Verklarung des Capitains und seiner Mannschaft. 309.

23) Wenn ein Ladungsempfänger gegen den Capitain wegen Beschädigung eines abgelieferten Ladeguts klagt, so kann er von Letzterem nur die Edition gemeinschaftlicher Urkunden fordern, zu welchen

die von demselben für andere Empfänger gezeichneten Connossemente sowie das Journal nicht gehören. 178.

Vgl. V, 13. — X, 5. — XIV, C, 1. — XIV, I, 11. 14. 15. — XIV, K, 6. — XIV, L, 1. 7. — XIV, O, 7. 8. — XIV, S, 13. — XIV, T, 3. 7. — XIV, V, 3. 5. 14. — Abschnitt XXIV.

Z. Verschiedene Bestimmungen.

1) Ein Fall, in welchem, bei nicht hinreichend deutlicher Bezeichnung der Pflichten des Capitains im Connossement, erkannt ward, daß der Befrachter die hieraus entstandenen nachtheiligen Folgen zu tragen habe, und dagegen, daß der Capitain die fragliche Handlung auf andere Weise vornahm, als es ihm, dem Befrachter, im Sinne lag, keinen Einwand erheben könne. 305.

2) Wenn das verfrachtete Schiff durch unterwegs sich ereignende Unfälle verhindert wird, die zu transportirende Ladung an den Bestimmungsort zu bringen, und der Schiffer nunmehr für eine Hinschaffung nach diesem Ort auf einem anderen Schiffe sorgt, — in wie fern dann auch für diesen letzteren Transport und die desfallsigen Rechte und Pflichten des Befrachters und Verfrachters die Bestimmungen des ursprünglichen Frachtcontracts maßgebend sind? 281.

3) Wenn das gecharterte Schiff, um zum Bestimmungsort gelangen zu können, seine Ladung ganz oder theilweise in Leichter überladet, so ist gleichwohl die Frachtreise erst mit der Ankunft des Schiffes selbst, nicht schon mit der Ankunft der Leichter am Bestimmungsort als beendet anzusehen. 316.

4) Ueber die Frage, ob die Geltendmachung der in einem Frachtcontract festgesetzten Conventionalstrafe ein Verschulden desjenigen Contrahenten, welcher auf Bezahlung derselben wegen Nichterfüllung des Contracts in Anspruch genommen wird, voraussetze. 155.

5) Wenn Jemand im Auftrag und für Rechnung eines Anderen, aber im eignen Namen, ein Schiff gechartert hat, so ist er befugt, bei verweigerter Erfüllung des Frachtcontracts, gegen den Verfrachter das Interesse seines Auftraggebers an der Erfüllung

des Contracts klagend geltend zu machen, unter der Voraussetzung, daß dieser Auftraggeber hiemit einverstanden ist, was Jener nöthigenfalls zu erweisen hat. Derselbe muß dann, wie er im eignen Namen den Frachtcontract abgeschlossen hat, auch im eignen Namen die Klage anstellen. 349.

6) Wenn, bei der Vercharterung eines Schiffs und Abschließung von Connossementsfrachten für Rechnung des Charterers, Jemand von Letzterem beauftragt ward, den Ueberschuß der Connossementsfracht über die Chartepartiefracht einzucassiren, so ist derselbe auch legitimirt, Namens des Charterers die Abrechnung des Capitains über beide Frachten zu prüfen und gegen dieselbe Monituren zu erheben. 340.

7) Wenn, bei der Vercharterung eines Schiffs und Abschließung von Connossementsfrachten für Rechnung des Charterers, der Letztere das Schiff an eine gewisse Person am Bestimmungsort consignirt oder adressirt hat, so liegt es Dieser, nicht dem Capitain ob, gegen die Connossementsinhaber die dazu erforderlichen Maaßregeln vorzunehmen, daß das Schiff innerhalb der in der Chartepartie festgesetzten Frist entlöscht werde. 340.

8) Der Befrachter kann nicht allein die aus der Chartepartie, sondern auch die aus einer, außerdem mündlich über gewisse Eigenschaften des Schiffs ertheilten, Garantie für ihn entstehenden Rechte an einen Anderen cediren. Nöthige Voraussetzung für die Cession dieser letzteren Rechte. 264.

Vgl. V, 7 bis 12. — VI, 3. 4. — X, 1. — XI, 3. — XIV, B, 5. 6. — XIV, C, 17. 18. — XIV, E, 4. 5. 8. 26. 28. — XIV, N, 16. — XIV, O, 12. — XIV, P, 3. — XIV, R, 12. — XIV, S, 5. — XIV, T, 15. — XIV, V, 13. 14. — XIV, W, 5. 8. 9. — XIV, Abschn. X. — XIV, Y, 13. — XVI, 3 bis 6. — XXIII, 10.

XV. Passagiercontract. Andere Verträge, welche die Beförderung von Reisenden über See zum Gegenstand haben. Auswanderer-Expedienten.

1) Der Beförderer von Passagieren hat auch bei eingetretenem Unglücksfall für die Bekleidung der Passagiere nicht Sorge

zu tragen. Daher kann der Capitain wegen hiefür gemachter Ausgaben vom Expedienten keinen Ersatz fordern. 308.

2) Uebertragung der aus einem Passagecontract für den Expedienten entstehenden Verpflichtungen zur Beförderung und Beköstigung der Passagiere auf einen Anderen. Verpflichtung des Ersteren, dem Letzteren für den Schaden aufzukommen, welcher demselben aus einer Verschiedenheit der von ihm übernommenen Verbindlichkeiten und der ursprünglichen Passagiercontracte erwächst. 248.

3) Ueber die von den Auswanderer-Expedienten nach den Verordnungen vom 30. April 1855 zu leistende Caution. Wenn diese Caution von Denjenigen, für deren Forderungen sie bestimmt ist als Sicherheit zu dienen, in Anspruch genommen wird, so können andere dritte Personen, welche wegen dieser Caution in einem rechtlichen Verhältniß zum Expedienten stehen, hieraus ein selbstständiges Widerspruchsrecht gegen Erstere nicht ableiten. 272.

4) Die von den Auswanderer-Expedienten nach den Verordnungen vom 30. April 1855 zu leistende Caution haftet für die denselben aus den abgeschlossenen Passagecontracten obliegenden Verbindlichkeiten, und zwar keineswegs blos zu Gunsten der Auswanderer, sondern auch zu Gunsten Anderer, z. B. der Hamburgischen Consuln, welche Aufwendungen für die Auswanderer machten, oder Derjenigen, an welche die Expedienten die eingegangene Transportverbindlichkeit übertragen haben, wenn Diese beispielsweise wegen Verschiedenheit der von ihnen übernommenen Verbindlichkeiten und der ursprünglichen Passagecontracte in Schaden kamen. 272.

5) Ein Vertrag, mittels dessen sich Jemand seinem Mitcontrahenten gegenüber, gegen Empfang einer bestimmten Summe, zur Beförderung u. s. w. einer dritten Person nach einem überseeischen Platze verbindlich macht. Wer aus solchem Vertrag gegen den Empfänger des Geldes ein Klagerecht erwerbe? Verpflichtung des Ersteren zur Rückerstattung der empfangenen Summe an deren Bezahler, wenn diese Beförderung unterbleibt, obwohl nicht durch seine Schuld, sondern durch Schuld jenes Dritten, nach Abzug der befugtermaßen für denselben verausgabten Beträge. 242.

Vgl. XVI, 3 bis 6. — XXII, Abschn. H.

XVI. Havarieen und deren Dispachirung.

1) Dem Hamburgischen Dispacheur ist als beeidigten Beamten für alles dasjenige, was in den Bereich seiner amtlichen Wirksamkeit und Wahrnehmung gehört, publica fides beizulegen; daher liefern seine innerhalb dieses Bereiches ertheilten Erklärungen, bis zur etwaigen Führung eines Gegenbeweises, vollen Beweis. 347.

2) Die Frage, ob und in welchem Umfang Getreide auf gewissen Reisen an Gewicht und Maaß verliere, gehört der Waarenkunde an, nicht in den Wirkungskreis des Dispacheurs als solchen, so daß derselbe für diese Frage kein competenter Sachverständiger ist. 347.

3) Repartirung der in einem Havariefall für gemeinschaftliche Rechnung des Rheders und Befrachters aufgewandten Unkosten unter Beide nach billigem Ermessen des Dispacheurs. 308.

4) Entscheidung darüber, ob die im vorliegenden Havariefall verausgabten Kosten den Rheder oder Befrachter, welcher das Schiff zur Beförderung von Passagieren gechartert hat, treffen. 308.

5) Berechnung des Lohns der Mannschaft zu Lasten des Rheders — der Kosten für Rettung und Bergung der Passagiere mit ihren Effecten, einschließlich desfallsiger Extravergütungen an den Capitain und die Mannschaft sowie Ausgaben für Proviant der Mannschaft, zu Lasten des Expedienten der Passagiere. 308.

6) Berechnung der im Bestimmungshafen für Assistenz vor den Behörden und Dollmetschergebühr verausgabten Unkosten zu Lasten der Rhederei — und zwar auch bei eingetretenem Havariefall. 308.

7) Wenn bei eingetretener Havarie in der darüber aufgemachten Dispache Jemand als Ablader eines verloren gegangenen oder beschädigten Ladungsguts ohne Vorbehalt anerkannt wurde, die Dispache auch unangefochten blieb, und die Jenem darin zugesprochene Vergütung von einem Dritten eincassirt ward, so ist der Letztere verpflichtet, den eincassirten Beitrag ohne Weiteres dem Ersteren auszuzahlen und kann nicht fordern, daß sich derselbe ihm gegenüber zuvor noch weiter, als zur Erhebung jener Summe berechtigt, legitimire. 321.

Vgl. Abschn. XVII. — XVIII, 5 bis 8. — XXII, R, 9. 10. — XXIII, 3 bis 9.

XVII. Havarie grosse und Havarie particuliere.

1) Beurtheilung einiger im vorliegenden Fall verausgabten Havariekosten, ob dieselben zur Havarie grosse oder Havarie particuliere gehören. 250.

*2) Ueber die Berechnung folgender Kosten in Havarie grosse: die Kosten des Einlaufens in einen Nothhafen, um das Schiff zu repariren; Kost und Gage der Mannschaft im Nothhafen; die im Nothhafen dem Agenten des Schiffs für Besorgung der Schiffsangelegenheiten bezahlte Commission; die Kosten der Regulirung und Dispachirung der Havarie grosse, und die an den Correspondenten des Assecuradeurs für Attestirung der Dispache vergüteten Beträge. 250.

3) Wenn der vom Schiff erlittene Schaden zur Havarie particuliere gehört, so sind dahin auch die Kosten der Reparatur dieses Schadens zu rechnen. Zu diesen Reparaturkosten gehört auch die Miethe einer Werft, auf welcher das Schiff reparirt wird, und der Arbeitslohn für die bei der Reparatur beschäftigten Leute. 250.

4) Entscheidung darüber, ob die Kosten und Prämie eines Bodmereibriefs als Ausgaben, welche zur Havarie grosse gehören, anzusehen sind. 250.

5) Die Fracht contribuirt zur Havarie grosse für ihren vollen Betrag, ohne Abzug der Ausgaben für Kost und Gage der Mannschaft im Nothhafen. 250.

*6) Befugniß des Dispacheurs und Richters, nach billigem Ermessen eine gemachte Ausgabe in Beiträge zur Havarie grosse und zur Havarie particuliere zu theilen, wenn erhellt, daß sie beiderlei Kosten enthält, aber nicht genau ermittelt werden kann, welcher Betrag derselben als Havarie grosse und welcher als Havarie particuliere anzusehen ist. 250.

7) Für die Regulirung der Havarie grosse ist das am competenten Dispachirungsort geltende Recht maßgebend. 353.

8) Ueber die in Buenos-Ayres für die Regulirung und Dispachirung einer Havarie grosse zu bezahlende Vergütung. 250.

Vgl. XIV, I, 7. 8. — Abschn. XVI.

XVIII. Ansegelung, Uebersegelung und Collision von Schiffen.

*1) Nach art. 1 und 2 tit. VIII der Hamburger Assecur. und Hav.-Ordnung von 1731 wird der durch eine Ansegelung, Uebersegelung oder Collision zweier Schiffe an diesen oder an einem derselben und an der Ladung entstehende Schaden von beiden Schiffen nebst ihren Ladungen gemeinschaftlich, von Seiten jedes Schiffs zur Hälfte, getragen. Wenn aber die Collision von Seiten eines Schiffs absichtlich herbeigeführt ward, so muß dieses nebst seiner Ladung den ganzen Schaden allein tragen. Wegen bloßer Fahrlässigkeit auf Seiten des einen Schiffs kann dasselbe nicht als verantwortlich für den ganzen Schaden erklärt werden, und zwar auch nicht wegen einer groben Fahrlässigkeit, z. B. bei einer durch Nichtbeachtung der in der Verordnung für die Capitaine der Dampfschiffe vom 23. April 1838 enthaltenen strompolizeilichen Vorschriften verursachten Collision. 197. 278. 318. Vgl. auch insbesondere über eine durch Nichtbeachtung der in der Bekanntmachung der Schifffahrts- und Hafen-Deputation vom 2. Januar 1841 enthaltenen Vorschriften entstandene Collision. 357.

2) Vorstehende Grundsätze kommen auch zur Anwendung, wenn eines der collidirenden Schiffe oder beide Dampfschiffe sind, oder ein Schiff mit einer Schute zusammenstößt. 197. 266. 278. 299. 357.

3) Die artt. 1 und 2 tit. VIII der Assecur. und Haverey-Ordnung bestimmen, soweit sie das rechtliche Verhältniß der beiden in Collision gerathenen Schiffe zu einander betreffen, daß der entstandene Schaden von jedem Schiffe zur Hälfte getragen werden soll. Die Vertheilung der jedes einzelne Schiff treffenden Hälfte über das Schiff selbst, seine Fracht und Ladung, mithin auch die Frage, ob solche Vertheilung nach den vorliegenden Verhältnissen überall ausführbar ist oder nicht, geht das andere Schiff durchaus nicht an. Mithin kann das in Anspruch genommene Schiff nicht aus dem Grunde sich weigern, die ganze Hälfte des Schadens zu übernehmen, weil es den vorliegenden Umständen nach nicht im Stande ist, von den Ladungsintereffenten denjenigen Theil des Schadens zu reclamiren, welcher nach der Vorschrift jener Artikel von ihnen zu

ersetzen wäre; — z. B. weil die Ladung bereits gelöscht ist und die Rhederei in keinem obligatorischen Nexus mehr zu den Ladungsinteressenten steht. 299.

4) Wenn ein Schiff, welches ein anderes bugsirt, mit einem dritten collidirt, und in Folge dessen auch mit dem von ihm bugsirten Schiff zusammenstößt, so kann das bugsirende Schiff dem dritten Schiff gegenüber nur den Schaden geltend machen, welchen es im Zusammenstoß mit diesem erlitten hat, nicht auch die ihm beim Zusammenstoß mit dem bugsirten Schiff widerfahrene Beschädigung. 357.

*5) Bei Schätzung des durch eine Collision entstandenen Schadens wird von den Reparaturkosten des beschädigten Schiffs der dritte Theil wegen des Unterschiedes von Alt und Neu abgezogen. 197. 357.

*6) Zu dem im Falle einer Collision gemeinschaftlich zu tragenden Schaden gehören auch die für dessen Besichtigung und Taxirung, so wie für Rettung, Bergung und Conservirung von Schiff und Ladung, und zwar auch der unbeschädigten Ladungstheile, erforderlich gewesenen Kosten (z. B. auch Lagermiethe), desgleichen der Werth verlorener Inventarstücke, nicht aber eine Vergütung für entgangenen Verdienst mit dem angesegelten Schiff. 197.

7) Nachweis des durch eine Collision herbeigeführten Verlustes von Inventarstücken eines Schiffs durch bloßen Eid abseiten des Eigenthümers dieses Schiffs. 197.

8) Der Schaden an der Ladung des angesegelten Schiffs wird nach deren, vorgängig zu beeidigendem, Facturawerth berechnet. 197.

*9) Bei der Belangung eines Schiffs aus einer Collision sind die Gerichte desjenigen Orts competent, nach welchem jenes Schiff beim Eintritt der Collision bestimmt war. 312.

*10) Wenn ein Schiff, welches einem Hamburgischen Rheder gehört, wegen einer Collision belangt wird, so sind die Hamburgischen Gerichte zur Entscheidung des Rechtsfalls competent. 299.

11) In allen Fällen, in welchen die Hamburgischen Gerichte über eine Ansegelung, Uebersegelung oder Collision von Schiffen zu entscheiden haben, kommt das Hamburgische Recht, insbesondere die artt. 1 u. 2 tit. 8 der Assecuranz- u. Haverey-Ordnung in Anwendung. 299.

12) Wenn der Rheder eines Schiffs sich eines Anspruchs gegen ein anderes Schiff wegen einer Collision mit demselben berühmt, so kann der Capitain des ersteren zur Geltendmachung jenes Anspruchs mittelst Anstellung einer gerichtlichen Klage provocirt werden. Die im Provocationsantrag enthaltene Anführung, daß auch das provocantische Schiff durch die Collision Schaden erlitten habe, schließt die Statthaftigkeit der Provocation nicht aus. 342.

XIX. Beschädigungen, welche abseiten eines Schiffs in Folge einer Verletzung von strom- oder hafenpolizeilichen Vorschriften herbeigeführt werden.

1) Die Schifffahrts- und Hafen-Deputation in Hamburg ist die competente Behörde zur Erlassung strompolizeilicher Vorschriften für den Schiffsverkehr auf der Elbe. 357.

2) Wenn ein Dampfschiff einem anderen Fahrzeug, ohne mit demselben in Contact zu kommen, durch Uebertretung der in der Hamburgischen Verordnung für die Capitaine der Dampfschiffe vom 23. April 1838 enthaltenen strompolizeilichen Vorschriften einen Schaden zufügt, so muß es den vollen Betrag desselben ersetzen. 276.

3) Wenn ein Dampfschiff, in Verletzung strom- oder hafenpolizeilicher Vorschriften, in unrichtigem Fahrwasser oder zu schnell fährt, und hiebei der von demselben herbeigeführte Wellenschlag einem anderen Fahrzeuge einen Schaden verursacht, so ist es zu dessen Ersatz verpflichtet. Diese Verpflichtung fällt indessen hinweg, wenn auch auf Seiten Desjenigen, welcher vom Schaden betroffen ward, eine Schuld vorliegt, z. B. wenn der gekenterte Kahn überladen gewesen ist. 289.

4) Die in der Hamburgischen Verordnung vom 23. April 1838 enthaltene Vorschrift des Läutens mit der Schiffsglocke auf den Dampfschiffen kommt nur bei deren Ankunft im Hamburgischen Hafen oder beim Abgang von demselben, nicht auch dann in Anwendung, wenn die Dampfschiffe im Hafen ihren Platz verändern, z. B. von der Landungsbrücke in St. Pauli sich nach ihrem Liegeplatz im Hafen begeben. 266.

Vgl. XVIII, 1.

XX. Bergung. Außerordentliche Nothhülfe. Sonstige einem Schiff geleistete Hülfe.

1) Wenn einem Schiff von einem anderen Nothhülfe geleistet wird, so sind, Behufs Entscheidung der hiefür zu gewährenden Vergütung, die Gerichte desjenigen Staats competent, zu welchem der Ort gehört, wohin das Schiff geborgen wird. Auch ist das Recht dieses Staats für die Beurtheilung eines solchen Anspruchs maßgebend. 282.

*2) Fälle der einem Schiff geleisteten Nothhülfe und dafür festgesetzten Vergütung. 167. 293. 317. 323.

3) Wenn einem Schiff Nothhülfe geleistet und zu dem Ende abseiten Derjenigen, welche die Hülfe leisten, die Ladung oder ein Theil derselben in ihre Fahrzeuge übergeladen wird, so sind diese — wofern es den Umständen nach thunlich ist — verpflichtet, die eingenommenen Güter nach dem Bestimmungsort, nicht nach einem anderen in dessen Nähe befindlichen Ort, zu bringen. 167.

4) Für die einem Schiff, z. B. durch Bugsiren, geleistete Hülfe oder Dienst kann unter Umständen, wenn die Absicht, hiefür eine Belohnung fordern oder bewilligen zu wollen, weder auf der einen noch auf der anderen Seite angenommen werden kann, eine Vergütung nicht beansprucht werden. Nach den Umständen des vorliegenden Falls konnte eine solche Absicht nicht angenommen werden. 318.

Vgl. XVI, 5. — XVIII, 6.

XXI. Bodmerei.

1) Wenn der Capitain die im Bodmereibrief vorgeschriebene Route nicht einhält, so macht er dadurch — abgesehen von anderen Folgen dieses Contractbruchs — jedenfalls sich und sein Schiff für allen dadurch veranlaßten Schaden dem Inhaber des Bodmereibriefs verantwortlich. 253.

2) Zu diesem Schaden gehört auch die Assecuranz-Prämie, welche der Inhaber des Bodmereibriefs verausgabt, um den Risico der neuen contractwidrigen Reise zu decken, weil er befürchtet, daß die erste Versicherung für die im Bodmereibrief stipulirte Reise wegen der Deviation ungültig geworden sei. 253.

3) Wenn dem Bodmereicontract eine Resolutivbedingung des Inhalts beigefügt ist, daß bei deren Eintritt nur das vorgeschossene Capital, nicht auch die stipulirte Bodmereiprämie dem Bodmereigeber bezahlt zu werden brauche, so ist Dieser oder dessen Rechtsnachfolger nicht verpflichtet, den Eintritt jener Bedingung zu fördern. 184.

Vgl. XIV, I, 7. — XVII, 4.

XXII. See-Assecuranz.

A. Welche Rechte, Usanzen und Bedingungen sind zur Entscheidung der zwischen dem Assecuradeur und Versicherten bestehenden Rechtsverhältnisse maßgebend?

1) Für die Frage, ob der dirigirende Rheder als solcher, ohne Auftrag Seitens seiner Mitrheder, ermächtigt sei, deren Schiffsparten versichern zu lassen, sind die am Sitz der Rhederei geltenden Rechte und Gebräuche maßgebend. 169.

2) Einem in Hamburg abgeschlossenen Assecuranzvertrag ist in Gemäßheit der demselben in Hamburg gegebenen Auffassung Wirksamkeit beizulegen, wohin auch der § 89 des Allgem. Plans führt. Dies gilt namentlich auch für die bei der Berechnung des Schadens in Anwendung kommenden Grundsätze, ob z. B. usanzmäßig bei gewissen Waaren, zufolge ihrer natürlichen Beschaffenheit, das Eintreten eines bestimmten Maaß- oder Gewicht-Verlustes auf der Reise anzunehmen sei. 347.

3) Die Entscheidung darüber, unter welchen Voraussetzungen der den Versicherten — nach heimischem oder fremdem Recht — treffende Beitrag zur Havarie-grosse vom Versicherer ersetzt werden müsse, kann lediglich nach denjenigen Rechten und Bedingungen, welchen der Assecuradeur unterworfen ist, erfolgen. 250.

Vgl. XXII, V, 4.

B. Der Allgemeine Plan Hamburgischer Seeversicherungen.

1) Wenn eine Versicherung nach dem Allgemeinen Plan geschlossen ward, so bildet dieser für die vorliegende Versicherung lex inter partes, und sind dessen Bestimmungen als Bedingungen dieses Contracts anzusehen. Daher ist eine usanzmäßige Abänderung des Allgemeinen Plans in dem Sinne, daß dieselbe ohne

Weiteres gegen Jeden, welcher sich dem Plan unterwirft, Geltung fände, bei der contractlichen Natur desselben von vorneherein ausgeschlossen. Ebensowenig können die Bestimmungen des Plans aus dem Grunde in Wegfall kommen, weil sie den wirklichen Verhältnissen nicht entsprächen. Dies gilt namentlich auch für die Rendimentsansätze im § 101. Für die im Plan nicht aufgeführten Maaß- oder Gewichts-Reductionen aber ist die Bildung eines Rendiments durch Usanz allerdings möglich. 347. 350.

Vgl. XXII, A, 2. — XXII, D, 3. — XXII, E, 8. — XXII, F, 5. 10. 11. 12. 15. — XXII, G, 1. — XXII, I, 2. — XXII, K, 1. — XXII, L, 6. 13. — XXII, Abschn. M. — XXII, N, 1. 2. 3. 10. 11. — XXII, O, 2 bis 6. 9. 13. 15. 16. — XXII, P, 1. 10. — XXII, Q, 2. 3. 5. — XXII, R, 3. 7. 9. 12. 14. 16. 18. — XXII, S, 2. 4. 5. 6. — XXII, U, 1. — XXII, Y, 7.

C. Versicherer. Befugniß, eine Versicherung zu übernehmen.

1) Den Maklern in Hamburg ist es verboten, eine Versicherung zu übernehmen. Wenn sie diesem Verbot zuwiderhandeln, so ist die Versicherung nichtig und sind sie zur Rückgabe der Prämien und was dem anhängig an den Versicherten verpflichtet. 292.

2) Keinem Versicherer ist zuzumuthen, sich über die Voraussetzungen und Vermuthungen zu erklären, welche ihn bei Uebernahme der Versicherung geleitet haben mögen. 191.

Vgl. XXII, N, 8. 10. — XXII, O, 7.

D. Correspondenten der Assecuradeure.

*1) Ueber die Wirksamkeit der von Seiten eines Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure mit der Clausel „mit Vorbehalt aller Gerechtsame der Assecuradeurs" erfolgten Anerkennung der Usanzmäßigkeit und Richtigkeit einer im Auslande aufgemachten Dispache über Havarie-grosse. 140. (Aus den Erkenntnissen des Obergerichts und Oberappellations-Gerichts ist zu entnehmen, daß die Assecuradeure in solchem Falle die Dispache jedenfalls nur in formeller Beziehung, namentlich rücksichtlich der Competenz der Personen, welche dieselbe aufgemacht haben, in so weit gegen sich gelten

lassen müssen, daß sie von den Versicherten in dieser Hinsicht keinen weiteren Beweis fordern können, indessen zu einem Gegenbeweis gegen dasjenige, was von ihrem Correspondenten bescheinigt ward, zuzulassen sind. Das Handelsgericht hatte ein solches Attest Seitens der Correspondenten als allgemein verbindlich für die Assecuradeure erklärt, so daß auch Letztere nunmehr die usanzmäßige Aufmachung der Dispache und deren Legalität anzuerkennen hätten.) 250.

2) Die Instruction der Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure enthält keineswegs ein klares Verbot, daß sie Havarie-grosse-Dispachen nicht attestiren, und sich dafür eine Vergütung nicht berechnen dürfen. 250.

3) Ob der Assecuradeur, wenn sein Correspondent seiner Ansicht nach sich für seine Mühewaltung bei der Regulirung der Havarie mehr, als ihm nach dessen Instruction zukommt, hat vergüten lassen, den desfalls in die Dispache aufgenommenen Posten dem Versicherten gegenüber anfechten, oder nur von seinem Correspondenten Ersatz und Entschädigung fordern dürfe? Dieser letztere Anspruch würde, wenn zufolge der vom Correspondenten zu hoch berechneten Vergütung die Havarie-grosse drei Procent überstiege, und daher erst aus diesem Grunde, nach § 87 des Allg. Plans, vom Assecuradeur zu ersetzen wäre, den ganzen ihn treffenden Havarie-grosse-Beitrag umfassen. 250.

Vgl. XVII, 2.

E. Der Versicherte. Interesse des Versicherten. Versicherungsnehmer für Rechnung eines Anderen.

1) Annullirung einer Assecuranz wegen mangelnden Interesses auf Seiten des Versicherten. 249.

2) Versicherung „für behaltene Ankunft" eines Schiffs, wo der Versicherte nicht dessen Rheder ist, sondern sein Interesse darin besteht, daß das Schiff in ladefähigem Zustande am Abladeplatze eintrifft, um dort für seine, des Versicherten, Rechnung eine bestimmte Ladung einzunehmen. 301.

3) Wenn der Versicherte durch einen Dritten die Versicherung genommen hat, so ist der Versicherer berechtigt, den Beweis der dem Letzteren vom Ersteren ertheilten Versicherungsordre zu fordern, und

zwar auch dann, wenn der Auftrag zur Versicherung nicht schriftlich ertheilt ward. 286.

4) Beurtheilung der Frage, ob im vorliegenden Fall der Versicherungsnehmer für fremde Rechnung, zur Zeit der Abschließung der Police, hiezu vom Dritten, dem eigentlichen Interessirten, wirklich beauftragt gewesen ist. 346.

5) Ueber die Befugniß des Versicherungsnehmers, welcher für Rechnung und im Auftrage eines Anderen eine Versicherung besorgt, hinsichtlich der Bedingungen des abzuschließenden Contracts nach eigenem Ermessen zu bestimmen. Er ist befugt, ohne hiezu speciell ermächtigt zu sein, die Versicherung so abzuschließen, daß die versicherten Waaren nicht blos in einem Hafen sondern in mehreren Häfen eingenommen werden dürfen. 283.

6) Der dirigirende Rheder ist als solcher, ohne Auftrag seiner Mitrheder, nur dann autorisirt, deren Schiffsparten versichern zu lassen, wenn die an dem Sitz der Rhederei geltenden Rechte und Gebräuche ihn dazu ermächtigen. 169.

7) Die Frage, ob der dritte Committent, um gegen den Assecuradeur einen Anspruch erheben zu können, des Besitzes der vom Commissionair auf ihn cedirten Police bedürfe, ward vom Obergericht bejaht. 279.

8) Wenn eine ungewöhnliche, nach § 34 des Allgemeinen Plans unstatthafte, Benutzung von Leichterfahrzeugen ohne Wissen und Willen des Versicherten, aber mit Zustimmung seines Commissionairs, des Abladers, geschieht, ob dann Ersterer für Letzteren aufzukommen habe, so daß dieser Umstand die Assecuranz ungültig mache? 234.

Vgl. XXII, F, 1. — XXII, K, 1. — XXII, L, 7. — XXII, Abschn. N. O. P. — XXII, S, 6. — XXII, Abschn. W. — XXII, X, 1. 5.

F. Versicherung von Fracht.

1) Wenn der Befrachter das Risico der Frachtvorschüsse trägt, so kann der Verfrachter nur nach Abzug derselben die Fracht versichern, weil er nur in so weit ein versicherbares Interesse hat. 239.

2) Der Risico des Fracht-Versicherers beginnt schon vor

dem Abgang des Schiffs und vor ganz vollendeter Beladung des Schiffs. 214.

3) Der Frachtversicherer ist nur insofern zur Entschädigung verpflichtet, als der Befrachter nicht verbunden ist, die betreffende Fracht zu entrichten. 214.

4) Wenn bei versicherter Fracht der Schiffer durch einen, am Abgangsort eingetretenen, längere Zeit dauernden, Verhinderungsgrund abgehalten wird, den Frachtcontract auszuführen, so ist derselbe, dem Assecuradeur gegenüber, nicht verpflichtet, das Ende dieses Hindernisses abzuwarten. Demnach ist der Letztere, auch wenn der Schiffer vor dem Ende dieses Hindernisses abgeht, zur Entschädigung verpflichtet, vorausgesetzt nur, daß der Frachtverlust durch einen zum Risico des Assecuradeurs gehörenden Unfall herbeigeführt ward. 214.

5) Die §§ 102 und 114 des Allg. Plans und die darin über die vorzunehmende Reparatur und die Frage, wann ein Schiff wegen Beschädigung condemnirt und verkauft werden dürfe, enthaltenen Bestimmungen gelten nicht allein für die Casco-Versicherung sondern auch für die Frachtversicherung. Demnach fällt ein Frachtverlust, welcher durch Einstellung der Reise herbeigeführt wird, nur dann dem Assecuradeur zur Last, wenn diese Einstellung wegen gänzlicher Reparatur-Unfähigkeit des Schiffs nothwendig eintreten mußte. 223. 255. 280. 352. Bei einer willkührlich, ungeachtet der Möglichkeit einer Reparatur, eingestellten Reise kann der Frachtversicherer auch nicht wegen einer angeblichen Bereicherung, etwa weil im Fall einer vorgenommenen Reparatur die Fracht beitragspflichtig gewesen wäre und die für dieselbe geleisteten Beträge von ihm hätten ersetzt werden müssen, in Anspruch genommen werden. 280. Es würde jedoch in solchem Fall einer willkührlichen Einstellung der Reise der Frachtversicherer dann zahlungspflichtig sein, wenn der Befrachter, wegen der lange Zeit erfordernden Reparatur, nach den betreffenden Gesetzen befugt wäre, die fernere Erfüllung des Frachtcontracts zu verweigern, und von diesem Recht Gebrauch machen wollte. 352.

6) Der Grundsatz, daß der Frachtversicherer für auf der Reise verloren gegangene Güter die Fracht zu ersetzen habe, gilt auch in dem Fall, wenn in einem Zwischen- oder Nothhafen die Reise willkührlich, z. B. wegen eines den Bedingungen des Asse-

curanzcontracts nicht entsprechenden Verkaufs des Schiffs, eingestellt wird. 352.

7) Wenn beschädigte Waaren während der Reise verkauft werden müssen, so hat der Frachtversicherer den hiedurch entstandenen Frachtverlust zu ersetzen. Dies gilt auch in dem Fall, wenn in dem Zwischen- oder Nothhafen, woselbst diese Waaren verkauft wurden, die Reise willkührlich, z. B. durch einen den Bedingungen der Assecuranz nicht entsprechenden Verkauf des Schiffs, eingestellt wurde. 223.

8) Ueber die Haftung des Frachtversicherers für einen durch Verschuldung des Schiffers entstandenen Frachtverlust. 352.

*9) Wenn eine gegen den Frachtversicherer erhobene Forderung auf ein Versehen des Schiffers gestützt wird, insofern durch dessen Schuld, im Widerspruch mit den Bedingungen des Assecuranzcontracts, die Reparatur des Schiffs im Zwischen- oder Nothhafen, obgleich sie möglich war, unterlassen und das Schiff verkauft wurde, und durch diese Einstellung der Reise ein Frachtverlust entstanden ist, so würde ein solcher Anspruch — dessen Statthaftigkeit dahin gestellt bleibt — jedenfalls ganz anders zu begründen sein, als ein Anspruch, der auf eine nach den Bedingungen des Versicherungsvertrags gültige Condemnation und Verkauf des Schiffs gestützt wird. 352.

10) Risico des Frachtversicherers bei der Clausel „nur für Seegefahr" nach § 39 des revidirten Allg. Plans. 214.

11) Der Risico einer Versicherung von Fracht für ausgeliefertes Maaß oder Gewicht ist geringer als derjenige einer Fracht für eingenommenes Maaß oder Gewicht, wie dies auch aus der im zweiten Satz des § 20 des Allg. Plans enthaltenen Bestimmung folgt. 180.

12) Bei einer Versicherung von Fracht für ausgeliefertes Maaß oder Gewicht kann — wenigstens wenn das Schiff die Güter an den Bestimmungsort bringt — das eingenommene Maaß oder Gewicht überall nicht den Versicherer concerniren, und es daher, in dem Verhältnisse des Versicherten zum Versicherer, gar nicht als eine Frachtkürzung im Sinne des § 105 des Allgem. Plans angesehen werden, wenn die Verringerung des Maaßes oder Gewichtes — und folgeweise die Verringerung des Frachtanspruchs des Versicherten an den Empfänger der Güter — durch Seeunfälle herbeigeführt

wurde. Es braucht also der Versicherer für solchen Verlust keinen Ersatz zu geben, und mithin ist bei einer Versicherung von Fracht für ausgeliefertes Maaß oder Gewicht ein nicht unwesentlicher Theil des Risico's ungedeckt. Hiemit stimmt auch die Praxis des Hamburger Dispacheurs überein. 180.

13) Wenn auch die versicherte Fracht nur für ausgeliefertes Gewicht stipulirt ward, so kann doch bei eingetretenem Totalverlust das eingenommene Gewicht der Schadensberechnung zu Grunde gelegt werden, falls nicht die vorliegenden Umstände dies unstatthaft erscheinen lassen. 359.

14) Bei einer Versicherung von Fracht für eingenommenes Maaß oder Gewicht kann der Versicherer, wenn das Schiff mit dem Gut den Bestimmungsort erreicht, nur in so fern in die Lage kommen, Particulairschaden ersetzen zu müssen, als etwa das durch stattgehabte Seeunfälle im Maaß oder Gewicht verringerte Gut die volle für das eingenommene Maaß oder Gewicht stipulirte Fracht nicht mehr deckt und in Folge dessen der Versicherte Verlust erleidet. 180.

15) Muscovaden sind zu denjenigen Gütern zu rechnen, welche dem Schmelzen unterworfen sind, und findet auch auf diese Waare die betreffende Bestimmung des von Frachtversicherung handelnden § 20 des Allg. Plans Anwendung. 180.

Vgl. IV, 3. — XXII, M, 4. — XXII, O, 17. — XXII, P, 1. — XXII, U, 1.

G. Versicherung von Provision auf Waaren.

1) Ueber die Versicherung von Provision mit der Clausel: „auf Güter, die im Schadensfall ihren Bestimmungsort nicht erreichen, als Totalverlust zu ersetzen." Hiemit ist etwas Anderes vereinbart, als sich im § 107 des Allg. Plans bestimmt findet, so daß der Assecuradeur die versicherte Provision auch in dem Falle zu ersetzen hat, wenn er für die gleichzeitig von ihm versicherten Waaren, welche den Bestimmungsort nicht erreichen, wegen einer ihn schützenden Clausel keine Vergütung zu geben braucht. Eine Versicherung von Provision mit jener Clausel ist im Wesentlichen einer Versicherung derselben mit der Clausel „für behaltene Ankunft" nab § 41 sub b des Allg. Plans gleich zu achten. 149.

H. Versicherung von Verpflegungsgeldern für Passagiere.

1) Ueber den Umfang der Ersatzverbindlichkeit eines Assecuradeurs, welcher die Versicherung von Verpflegungsgeldern für Passagiere, um dieselben während einer auf der Reise etwa nothwendig werdenden Reparatur zu beköstigen und zu behausen, übernommen hat. Die Verpflegungsgelder sind auch dann zu bezahlen, wenn die Passagiere während der Reparatur an Bord des Schiffes bleiben. Wenn das Schiff nach vollendeter Reparatur auf der Rhede des Nothhafens durch widrige Winde aufgehalten wird, so hat der Versicherer für die Dauer dieses letzteren Aufenthalts keine Vergütung für Beköstigung zu geben, auch wenn der Schiffer genöthigt ist, in den Hafen wieder zurück zu kehren, um eine zweite Reparatur vornehmen zu lassen. 190.

2) Wenn bei solcher Versicherung der Betrag der aufgewendeten Verpflegungsgelder, deren Ersatz vom Assecuradeur gefordert wird, den vorliegenden Umständen nach angemessen erscheint, so ist eine weitere Justificirung desselben nicht erforderlich. 190.

3) Ob bei solcher Versicherung der Ersatzforderung für Verpflegungskosten, welche während einer Reparatur verausgabt wurden, vom Assecuradeur der Einwand entgegengesetzt werden könne, daß das Einlaufen des Nothhafens behufs Vornahme der Reparatur nicht nöthig gewesen, oder daß mehr Zeit als erforderlich zur Reparatur gebraucht sei? 190.

I. Reassecuranz.

1) Ueber die Natur der Reassecuranz. Wenn nichts Besonderes verabredet wird, übernimmt der Reassecuradeur das Risico des ersten Versicherers in der Art, daß die ganze Gefahr der ersten Assecuranz Gegenstand der Reassecuranz wird. 353.

2) Wenn die erste Versicherung nach anderen Bedingungen als die Reassecuranz geschlossen ward und dies dem Reassecuradeur beim Abschluß der Reassecuranz bekannt gewesen ist, ob und in wie weit dann, behufs Salvirung der Rechte des Rückversicherten an den Reassecuradeur, nothwendig die Bedingungen, nach welchen die Reassecuranz übernommen ward, namentlich die Bestimmungen über die Regulirung des Schadens, eingehalten werden müssen? Beurtheilung dieser Frage für den Fall, wenn die Reassecuranz nach dem

Allgemeinen Plan geschlossen wird, für die erste Versicherung aber fremde Bedingungen, fremdes Recht gelten. 353.

K. Ueber die Reise, für welche die Versicherung geschlossen ward.

1) Wenn das versicherte Schiff, nicht durch die vorliegenden Umstände dazu gezwungen, sondern mit Zustimmung des Rheders oder seines Vertreters, eine andere Reise macht, als für welche die Versicherung genommen ist, so erlischt der Risico des Versicherers, sobald das Schiff nach dem anderen, im Versicherungsvertrag nicht einbegriffenen Platz abgegangen ist, mag sich dasselbe auch anfänglich auf demselben Cours befinden, welchen es für die versicherte Reise hätte halten müssen und auf dieser Strecke von dem Unglück betroffen werden. Auf diesen Fall hat die Bestimmung des § 49 des Allg. Plans von 1853 nicht Bezug, indem diese von einer Deviation nicht von einer anderen Reise handelt. 222.

Vgl. XXII, E, 5. — XXII, O, 5. 15.

L. Die Gefahren, welche der Assecuradeur zu tragen hat.

*1) Ueber den Begriff der zum Risico der Assecuradeure gehörigen Seeunfälle. 301.

2) Im Hamburgischen Assecuranzrecht findet der engste Begriff von Seegefahr, wonach dieselbe nur die eigentlichen Seeunfälle in sich begreift, keine Anwendung. 149.

3) Der Assecuradeur ist bei der Concurrenz mehrerer Unfälle, von denen der eine zu seinem Risico gehört, der andere dagegen von demselben ausgeschlossen ist, von einer Entschädigungspflicht frei, wenn der letztere Unfall den eingetretenen Schaden zur unmittelbaren Folge hatte und der erstere nur die entferntere Veranlassung gewesen ist, durch welche der Verlust keineswegs nothwendig herbeigeführt ward. 214.

4) Wenn unterwegs im Nothhafen eine versicherte Kiste, Ballen u. s. w. geöffnet und ein Gegenstand herausgenommen und ans Land gebracht, hernach aber wieder in die Kiste, Ballen u. s. w. hineingethan wird, so beendet dieser Umstand den Risico des Assecuradeurs nicht, weder für die ganze Kiste, Ballen u. s. w., noch für den herausgenommenen Gegenstand, — vorausgesetzt, daß der Versicherte beweist, es sei der letztere Gegenstand vor Abgang des Schiffs aus

dem Nothhafen in die Kiste, Ballen u. s. w. wirklich wieder hineingethan. 286.

*5) Ueber die Verhaftung des Assecuradeurs für den durch Schuld, Versehen rc. des Schiffers oder der Schiffsmannschaft herbeigeführten Schaden und die desfallsige Bestimmung im art. 1. tit. VII. der Hamb. Assec. und Hav.-Ordnung. 301.

*6) Ob der Assecuradeur — insbesondere bei einer Frachtversicherung — auch für ein Verschulden des Capitains, welches darin bestand, daß derselbe eine nach dem Versicherungsvertrag ungültige Condemnation und Verkauf des Schiffs vornehmen ließ, aufzukommen habe? Es ist in dieser Hinsicht zu berücksichtigen, daß der art. 1. tit. VII. der Hamb. Assec. und Hav.-Ordnung (§ 62 des Allgem. Plans) nur von der Haftung der Assecuradeure für Schäden, welche den Schiffen oder Gütern durch Versehen des Schiffers zugehen, redet. 352.

7) Wenn durch das schuldvolle Benehmen des Capitains dem versicherten Rheder ein Schaden entstanden ist, Ersterer aber hiebei zugleich als Bevollmächtigter des Letzteren handelte, so hat der Assecuradeur diesen Schaden nicht zu ersetzen. 170.

8) Ueber die Haftung des Assecuradeurs für die Verschuldungen des Capitains, wenn derselbe zugleich Cargadeur ist. 286.

9) Ueber den Satz, daß der Versicherte für die Schuld, Versäumniß oder Versehen des Cargadeurs aufzukommen habe, und wegen eines dadurch entstandenen Schadens vom Assecuradeur keinen Ersatz beanspruchen könne. 286.

10) Ob der Umstand, daß eine ungewöhnliche, nach § 34 des Allgem. Plans unstatthafte Benutzung von Leichterfahrzeugen ohne Wissen und Willen des Versicherten, aber mit Zustimmung seines Commissionairs, des Abladers, geschah, die Assecuranz ungültig mache? 234.

11) Der Versicherte kann vom Assecuradeur eine Vergütung für Mindergewicht nur in so fern beanspruchen, als dasselbe durch einen Seeunfall herbeigeführt ward. Dies gilt namentlich auch rücksichtlich beschädigter Güter. 310.

*12) Der Versicherer hat an sich dafür aufzukommen, wenn die von ihm versicherte Waare durch die anderen im Schiff befind-

lichen Güter, z. B. durch in denselben entstehende Würmer, beschädigt wird. 149.

13) Wenn das versicherte Schiff in Folge einer erlittenen Havarie verkauft wird, dieser Verkauf aber nach dem Allg. Plan, namentlich nach dem § 11. Absatz 3. sub a. § 41. § 102. § 114. desselben, nicht gerechtfertigt war, z. B. weil er blos wegen unverhältnißmäßiger Reparaturkosten oder augenblicklichen Mangels an Geldmitteln für nöthig befunden ward, so hat der Assecuradeur dem versicherten Rheder für den aus diesem Verkauf ihm entstandenen Schaden nicht aufzukommen. 170.

Vgl. XXII, Abschn. F — XXII, H, 1. 3. — XXII, Abschn. I. K. M. — XXII, N, 5. — XXII, P, 2. 6. 7. 8. — XXII, X, 2.

M. Clauseln zur Beschränkung des Risico's des Assecuradeurs.

1) Ueber den Begriff der zum Risico der Assecuradeure gehörigen Seeunfälle, insbesondere bei der Clausel „nur für Seegefahr" nach § 39 des Allg. Plans. 301.

2) Im Hamburgischen Assecuranzrecht findet der engste Begriff von Seegefahr, wonach dieselbe nur die eigentlichen Seeunfälle in sich begreift, keine Anwendung. 149.

3) Bei der Clausel „nur für Seegefahr" haftet der Assecuradeur nach § 39 des Allg. Plans auch für einen während der Reise durch Süßwasser entstandenen Schaden. 251.

4) Bei der Clausel „nur für Seegefahr" ist sowohl nach art. 7. tit. IV. der Assec. und Hav.-Ordnung als auch nach dem § 39 des revidirten Allg. Plans ein von einer kriegführenden Macht erlassenes Ausfuhrverbot von dem Risico des Assecuradeurs ausgeschlossen. Dieser § 39 spricht den Assecuradeur von einem Ersatz der Frachtverkürzung frei, ohne zu unterscheiden, ob dieselbe durch eine eigentliche Kriegsgefahr oder durch eine sonstige Verfügung von hoher Hand veranlaßt war. 214.

5) Bei den Clauseln „frei von Beschädigung" oder „frei von Beschädigung ausgenommen im Strandungsfall" bezeichnet das Wort „Beschädigung" nach dem Allg. Plan jeden Schaden, worauf auch die §§ 22. 60. 61. 94 desselben hindeuten. 149.

6) Die Clauseln „frei von Bruch“ „von Leccage“ „von Beschädigung“ befreien den Assecuradeur von der Haftung für den durch Bruch u. s. w. entstandenen Schaden selbst dann, wenn die versicherten Güter dadurch gänzlich vernichtet oder doch völlig werthlos geworden sein sollten, so daß sie die Kosten einer längeren Erhaltung und Weitersendung nicht mehr werth sind. Dies gilt namentlich ebenfalls für die Strandungsclausel im Fall einer nicht durch Strandung herbeigeführten Beschädigung und bei Prüfung der Zulässigkeit eines Abandon nach § 119 des Allg. Plans. 149. 211.

*7) Die Ansicht, daß bei der Clausel „frei von Beschädigung ausgenommen im Strandungsfall“ die den Strandungsfall betreffende Ausnahme auf alle Unfälle auszudehnen sei, welche gleich schwer oder schwerer als Strandungsfälle sind, oder daß der Assecuradeur für einen jeden, seinem ganzen Umfange nach offenbar von speciell bestimmten Unfällen der Seereise, wenn auch nicht von einer Strandung herrührenden, Schaden zu haften habe, ist insbesondere nach dem § 93 des Allg. Plans unrichtig. Auch in England findet bei dieser Clausel solche Ausdehnung der Haftung des Assecuradeurs nicht Statt. Es haftet derselbe indessen nach § 86 des Allg. Plans von 1847 oder § 87 des Allg. Plans von 1853 und nach § 103 des Allg. Plans in beiden Ausgaben für Beschädigung im Falle von Havarie grosse und durch Feuer. 133. 119.

8) Nach § 93 des Allg. Plans ist es bei der Clausel „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfall“ ein nothwendiges Requisit eines Strandungsfalls, daß das Schiff wirklich auf dem Grunde festgesessen hat. 315.

*9) Untersuchung über das Vorhandensein eines Strandungsfalls nach § 93 des Allg. Plans im vorliegenden Fall. 133. 274.

10) Untersuchung der Frage, ob im vorliegenden Fall die zur Abbringung des festgerathenen Schiffs angewandten Maßregeln ungewöhnlich gewesen sind, wie dies nach § 93 des Allg. Plans als Bedingung eines Strandungsfalls erfordert wird. 274.

11) Valedirt die Versicherung „gegen Totalverlust“, so haftet der Assecuradeur nach § 42 des Allg. Plans auch für eine völlige Entwerthung und Verschlechterung der Waare, wenn deren Brutto-Ertrag nicht 2 pCt. erreicht. 149.

12) Versicherung „für behaltene Ankunft" eines Schiffs, wo der Versicherte nicht dessen Rheder ist, sondern sein Interesse darin besteht, daß das Schiff in ladungsfähigem Zustande am Abladeplatz eintrifft, um dort für seine Rechnung eine bestimmte Ladung einzunehmen. 301.

13) Wenn „für behaltene Ankunft" eines Schiffs an einem gewissen Ort Versicherung genommen ist, ohne daß vom Assecuradeur garantirt wurde, daß solche Ankunft innerhalb einer bestimmten Zeit erfolgen werde, und das Schiff geht nach diesem Platz nicht hin, weil es von Seeunfällen betroffen wurde, welche die Fortsetzung der Reise für das Schiff nicht unmöglich machen, sondern nur, wegen der nöthigen Reparatur, dessen Eintreffen an jenem Ort verzögern würden, so kann nicht ein eigentlicher Seeunfall, sondern höchstens vielleicht eine Schuld des Schiffers als Ursache der unterbliebenen Ankunft geltend gemacht werden. 301.

Vgl. XXII, G, 1.

X. Ueber die Anzeigepflicht des Versicherten an den Assecuradeur im Allgemeinen.

1) Ueber die Anzeigepflicht des Versicherten und Derjenigen, welche ihm in dieser Hinsicht nach dem Allgemeinen Plan gleichstehen. 169.

2) Ueber den § 15 des Allgemeinen Plans und den entsprechenden, von der Anzeigepflicht des Versicherungsnehmers handelnden, art. 13 tit. 4 der Hamburgischen Assecuranz- und Havarie-Ordnung. Jener § 15 des Allgemeinen Plans stellt Alles darauf, ob die unterlassene Anzeige nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß der Versicherer hätte influiren können, nicht darauf, ob das Factum, welches nicht angezeigt ist, wenn es wahr gewesen wäre, diesen Einfluß gehabt haben würde. Er sieht also ganz davon ab, ob die Nachricht des Auswärtigen, welche der die Assecuranz Nachsuchende oder der Zwischenmann verschweigt, in Wahrheit gegründet war oder nicht; dasselbe bestimmt der art. 13 tit. 4 der Hamburgischen Assecuranz- und Havarie-Ordnung. 283.

3) Der Umfang desjenigen, was nach assecuranzrechtlichen Grundsätzen und nach besonderer Vorschrift des § 15 des Allgem. Plans bei der Nachsuchung einer Versicherung angezeigt werden

muß, ist objectiv zu bestimmen. Ist ein unangezeigt gebliebener Umstand für wesentlich zu halten, so kommt dem Versicherten seine und seiner Beauftragten etwanige bona fides nicht zu Gute, wie ihm andererseits auch die absichtliche Verschweigung eines unwesentlichen Umstandes nicht schadet. Es kommt nicht darauf an, ob die Unterlassung einer relevanten Anzeige eine dolose oder culpose war. 142. 283.

4) Ueber die Bedeutung des Grundsatzes, daß nur die Unterlassung der objectiv erheblichen Anzeigen der Gültigkeit der Assecuranz präjudicire. Danach sind nur solche Anzeigen erforderlich, welche dem vernünftigen Ermessen nach auf den Entschluß des Versicherers, sich auf den Vertrag einzulassen, von Einfluß sind, — nicht aber solche, die ohne zureichenden inneren Grund möglicher Weise einen oder den anderen Versicherer je nach vorgefaßten Meinungen oder Launen von der Schließung der Assecuranz hätten abhalten können. Andererseits soll es auch nicht auf das subjective Erachten des Versicherungsnehmers und der ihm in dieser Hinsicht gleichstehenden Personen hinsichtlich der Erheblichkeit einer Anzeige ankommen. Keineswegs hat indessen jener Grundsatz den Sinn, daß die Versicherung gültig ist, wenn der Entschluß des Assecuradeurs nur mit dem wirklichen Thatbestande, wie er zur Zeit des Abgangs der Versicherungs-Ordre objectiv erkennbar vorlag und wie er hätte geschildert werden sollen, um richtig geschildert zu sein, im Einklange steht. Es kommt nur darauf an, wie die, dem Versicherungsnehmer oder einem Zwischenmann von seinem Ordregeber gemachte, Mittheilung lautet, von welcher dem Versicherer keine Anzeige gemacht worden, weil die falsche ihn nach vernünftigem Ermessen ebenso von der Eingehung des Vertrags abgehalten haben würde, wie die wahre. 283.

5) Ein verschwiegener wesentlicher Umstand annullirt die Assecuranz, gleichviel, ob er mit dem eingetretenen Schaden in einem Causalzusammenhang stand oder nicht. 283.

6) Wenn die dem Versicherer, z. B. über den Abgang des Schiffs, gemachte Anzeige von einem Zwischenmann bei der Vermittelung der Versicherungsordre herrührt, welcher darüber weder aus eigener Kunde etwas Bestimmtes wissen konnte, noch von seinem

Ordregeber Mittheilung erhalten hatte, sondern nur auf Grund von Folgerungen eine Vermuthung zu äußern vermochte, — der Assecuradeur von diesem Umstande aber nicht in Kenntniß gesetzt ward, — ob alsdann die Assecuranz als präjudicirt anzusehen ist? 283.

*7) Man kann nicht verlangen, daß ein Assecuradeur beim Abschluß einer Assecuranz die über das Schiff vorher, als dasselbe ihn noch nicht interessirte, veröffentlichten Anzeigen kenne. 191.

8) Ob auch in dem Falle die unterbliebene Anzeige dem Versicherten präjudicire, wenn der Assecuradeur veranlaßt gewesen ist, wegen des fraglichen Umstandes bei Jenem anzufragen, dies indessen nicht gethan hat? 142.

*9) Es ist ein ausgemachter Satz des Assecuranzrechts, daß da, wo die Anzeige eines dem Versicherten bekannten Umstandes bestimmt vorgeschrieben ist, diese Anzeigepflicht und mithin die Folgen ihrer Versäumung nur dann wegfallen, wenn der fragliche Umstand dem Versicherer ohnehin wirklich bekannt war, oder doch ohne Weiteres als ihm bekannt vorausgesetzt werden durfte. Der Versicherte kann sich also, bei unterlassener Anzeige, nicht mit der Behauptung schützen, es sei der Assecuradeur beim Abschluß der Assecuranz nicht von der Annahme des Gegentheils der fraglichen Thatsache ausgegangen. 191.

10) Der Assecuradeur, welcher sich über unterlassene Anzeigen beschwert, braucht nicht auf eine Erörterung darüber einzugehen, was er unter anderen Umständen, wenn ihm ein anzuzeigen gewesenes Factum mitgetheilt wäre, gethan haben würde. Dies gilt auch von den nach § 15 des Allg. Plans erforderlichen Anzeigen. Keinem Versicherer ist zuzumuthen, sich über die Voraussetzungen und Vermuthungen zu erklären, welche ihn bei Uebernahme der Versicherung geleitet haben mögen. 191.

11) Der Allg. Plan stellt neben der allgemeinen Vorschrift des § 15, daß alle für erheblich zu achtenden Umstände dem Assecuradeur bei Proponirung der Assecuranz, unter dem Präjudiz ihrer Annullirung, angezeigt werden müssen, noch eine Reihe einzelner Umstände auf, deren Anzeige schlechthin, und ohne daß es auf die Relevanz in den concreten Fällen ankommen soll, bei Vermeidung der Nichtigkeit der Assecuranz vorgeschrieben ist. 191.

O. Anzeigepflicht des Versicherten in Betreff einiger specieller Punkte.

1) Der Allg. Plan stellt neben der allgemeinen Vorschrift des § 15, daß alle für erheblich zu achtenden Umstände dem Assecuradeur bei Proponirung der Assecuranz, unter dem Präjudiz ihrer Annullirung, angezeigt werden müssen, noch eine Reihe einzelner Umstände auf, deren Anzeige schlechthin, und ohne daß es auf die Relevanz in den concreten Fällen ankommen soll, bei Vermeidung der Nichtigkeit der Assecuranz vorgeschrieben ist. 191.

*2) Hiezu gehört auch die im § 33 des Plans enthaltene Bestimmung, daß, bei Vermeidung der Nichtigkeit der Assecuranz, der zur Zeit ihrer Abschließung bereits erfolgte Abgang des Schiffs angezeigt werden müsse. Diese Bestimmung findet sich auch in den Assecuranzrechten und Assecuranzbedingungen mancher anderen Orte. Auch nach dem § 15 des Plans würde diese Anzeige erforderlich sein. 191.

3) Weder die Fassung des § 33 des Allgem. Plans, noch die Natur der Sache führen darauf hin, daß hiebei ein Unterschied zu machen ist, ob der Abgang des Schiffes, auf welches Versicherung genommen wurde, von dem Orte, an welchem die Assecuranz geschlossen ward, oder von einem anderen Platze Statt gefunden hat. 191.

4) Der § 28 des Allg. Plans ist auch dann anwendbar, wenn der Ort, wo die Assecuranz geschlossen ward, der Abgangsort des Schiffes ist, und darf der Assecuradeur daher auch in diesem Falle, wenn über dessen Abgang ihm Nichts angezeigt wurde, voraussetzen, daß es noch nicht abgegangen ist. 191.

5) Anlangend den Abgangsort, so sind Nebenplätze eines größeren Orts, welche zu demselben nautischen Revier gehören, im Allgemeinen in assecuranzrechtlicher Beziehung mit unter der Namens-Bezeichnung des Hauptortes begriffen. Nur, wenn ausnahmsweise einzelne derselben eine besonders gefährliche Lage haben, bedarf es nach § 15 des Allg. Plans einer Anzeige derselben. 194.

6) Wenn daher das Schiff, worauf Versicherung genommen ward, vor dem Abschluß derselben oder vor der dazu ertheilten Ordre von dem Hauptplatz abgegangen, aber in einem zu dessen Revier gehörigen Platz bis nach Abschluß der Versicherung oder desfallsiger

Orbreertheilung geblieben ist, so kann, bei unterlassener Mittheilung dieses Umstandes, die Assecuranz nicht auf Grund der §§ 28. 33 des Allgem. Plans, art. 12 tit. 4 der Assecuranz- und Havarie-Ordnung von 1731, weil nicht angezeigt worden, daß das Schiff bereits abgegangen sei, als nichtig angefochten werden. 191.

*7) Man kann nicht verlangen, daß ein Assecuradeur beim Abschluß einer Assecuranz die über das Schiff vorher, als dasselbe ihn noch nicht interessirte, veröffentlichten Anzeigen kenne. Daher kann namentlich auch der Nachweis, daß der vom Versicherten nicht angezeigte Abgang eines Schiffs in den öffentlichen Blättern bereits gemeldet war, nicht den Beweis der Wissenschaft der Assecuradeure von diesem Umstand ersetzen, auch wenn derselbe in den in ihrem Domicil erscheinenden öffentlichen Blättern angegeben worden ist. 191.

8) Beispiel einer unstatthaften Anfechtung der geschlossenen Assecuranz wegen unterlassener Anzeige über die Verladungszeit der versicherten Waaren und die Benutzung von Leichterfahrzeugen. 234.

9) Wer um die Mitte des Decembers, oder sonst in der Winterzeit, eine Versicherung gegen Risico's in nördlichen Gegenden, einschließlich der Leichtergefahr, übernimmt, der muß, auch ohne daß der Versicherte deshalb Mittheilungen macht, auf Eisgefahr — an einigen Orten selbst auf die Gefahr von Durcheisungen mittelst Benutzung von Leichterschiffen, wofern solche nur in gewöhnlicher Weise vorgenommen wird — sich gefaßt machen, so daß dem Versicherten eine Verletzung des § 34 des Allgem. Plans nicht vorgeworfen werden kann. 194.

10) Der additionelle Charakter einer Cascoversicherung, wenn früher nicht der ganze Werth des Casco's versichert war und dasselbe aus dem Grunde nachversichert wird, kann an sich nicht als ein wesentlicher Umstand angesehen werden, welcher dem Versicherer angezeigt werden mußte. 142.

11) Ob die Anzeigepflicht des Versicherten und Derjenigen, welche ihm in dieser Hinsicht nach dem Allg. Plan gleichstehen, so weit auszudehnen sei, daß dieselben auch die von ihnen beim Abschluß der Versicherung gehegten böslichen Gedanken, namentlich hinsichtlich absichtlicher Beschädigung oder Wegsetzung des Schiffs, — oder die von ihnen früher in Bezug auf andere Schiffe begangenen derartigen Verbrechen anzuzeigen hätten? 169.

12) Beispiele der Annullirung einer Assecuranz wegen Unterlassung einer relevanten Anzeige Seitens des Versicherten. 249. 283.

13) Beispiele eines vergeblichen Versuchs des Assecuradeurs, die Gültigkeit der Versicherung wegen Unterlassung einer relevanten Anzeige nach § 15 des Allg. Plans anzufechten. 142. 346.

14) Beispiel der Annullirung einer Assecuranz wegen Unrichtigkeit einer positiven Anzeige. 214.

15) Eine Assecuranz kann nicht, auf Grund des § 16 des Allg. Plans, wegen unrichtiger Angabe des Abgangsorts in dem Falle angefochten werden, wenn das Schiff nicht von dem beim Abschluß der Versicherung angegebenen Hauptplatz, sondern von einem zum selbigen Revier gehörigen Nebenplatz abgegangen ist. 194.

16) Verfehlter Versuch des Assecuradeurs, die Gültigkeit der Versicherung wegen falscher Bezeichnung ihres Gegenstandes nach § 16 des Allg. Plans anzufechten. 346.

17) Interpretation der Anzeige in einer Police, „daß das Schiff, dessen Fracht versichert wird, eine Ladung Salz und Stückgut habe". Dadurch wird nicht garantirt, daß ein irgend erheblicher Theil der Ladung aus Stückgut bestehe, und kann mithin diese Anzeige nicht für falsch erklärt werden, wenn auch außer dem Salz nur sehr wenig andere Güter verladen wurden. 359.

Vgl. XXII, N, 6.

P. Einige andere Obliegenheiten des Versicherten, von deren Erfüllung der Rechtsbestand seiner Ansprüche an den Assecuradeur abhängt.

1) Nach § 47 des Allg. Plans übernimmt der Versicherte auf Casco oder Fracht die Garantie, daß das Schiff in seefähigem Zustande die versicherte Reise antritt. 142.

2) Die Verantwortlichkeit des Cascoversicherers cessirt, wenn der Rheder die Führung seines Schiffs einem Manne anvertrauete, von dem er wußte, daß sich derselbe bereits früher der Wegsetzung eines Schiffs schuldig gemacht habe. 169.

*3) Der Versicherte ist zur thunlichen Rettung des versicherten Gegenstandes aus der eingetretenen Gefahr verpflichtet, und präjudicirt seinem Anspruch an den Assecuradeur durch Versäumung dieser Verbindlichkeit. 286.

4) Beurtheilung der Frage, ob im vorliegenden Falle der Versicherte, oder der Cargadeur, für welchen Ersterer aufkommen muß — es war derselbe zugleich der Schiffer — sich hinsichtlich der ihnen obliegenden Pflichten zur Rettung des versicherten Gegenstandes ein Versäumniß haben zu Schulden kommen lassen? 286.

5) Bei Beurtheilung der Frage, ob der Versicherte oder dessen Vertreter den ihnen, hinsichtlich thunlichster Rettung des versicherten Gegenstandes aus der eingetretenen Gefahr, obliegenden Pflichten genügt haben, ist mit großer Behutsamkeit zu verfahren, weil die Erfahrung lehrt, daß bei plötzlichen Unglücksfällen auch sonst besonnene und pflichtgetreue Personen nicht selten die nöthige Umsicht verlieren und unbesinnlich werden. 286.

6) Wenn der Versicherte behauptet, daß der am versicherten Gut wahrgenommene Schaden nicht, während sich dasselbe unter der Obhut des Schiffers befunden, sondern erst nachdem dieser es abgeliefert hatte, jedoch ehe es gelandet war, entstanden sei, so ist er verpflichtet, den desfallsigen Hergang seiner Zeit gehörig zu constatiren. 225.

7) Wenn der Versicherte behauptet, daß die an den versicherten Gütern wahrgenommene Beschädigung auf der versicherten Reise, bevor dieselben vom Schiffer abgeliefert wurden, entstanden sei, und der Letztere sich wegen dieser Beschädigung nicht durch eine Verklarung exculpirt, so hat Jener denselben wegen des Schadens in Anspruch zu nehmen, und präjudicirt seinem Anspruch an den Versicherer, wenn er es nicht thut. 225.

8) Wenn der Versicherte wegen eines durch Schuld und Versehen des Schiffers entstandenen Schadens eine Assecuranzforderung erheben will, so muß er dem Assecuradeur seine desfallsigen Forderungen gegen den Schiffer cediren. 301.

9) Wenn zur Zeit des Abschlusses der Assecuranz dem versicherten Gegenstand bereits ein Schaden zugestoßen war, so kann der Assecuradeur nach art. 9. tit. V. der Hamb. Assec. und Hav.-Ordnung fordern, daß der Versicherte beschwört, er habe beim Abschluß von diesem Schaden noch keine Kunde gehabt. 191.

10) Der Versicherte muß mit seiner Forderung auf Vergütung eines Assecuranzschadens zwei Monate nach dessen Andienung

warten. Klagt er früher, so wird er, auf Grund des § 136 des Allg. Plans, zur Zeit abgewiesen. 226.

Vgl. XXII, E, 3. — XXII, F, 4. — XXII, H, 3. — XXII, I, 2.

Q. Vergütung eines Totalschadens abseiten des Assecuradeurs. Abandon des versicherten Gegenstandes.

*1) Ein effectiver Totalverlust ist nur dann vorhanden, wenn der versicherte Gegenstand entweder der Disposition seines Eigenthümers bleibend entzogen ist, oder zu existiren aufgehört hat, wobei es gleichgültig ist, ob er blos untergegangen oder umgeschaffen, d. h. in einen neuen Gegenstand übergegangen ist. Wenn ein Hauptbestandtheil der früheren Form keine Veränderung erlitten hat, so läßt sich ein Totalschaden durch Umschaffung des versicherten Gegenstandes nicht annehmen. 149. (So das Oberappellationsgericht. Das Handelsgericht hat für den Totalverlust durch Umschaffung noch das Requisit der dadurch herbeigeführten völligen Werthlosigkeit hinzugefügt.)

2) Ein constructiver Totalverlust besteht nach Hamburgischem Recht keineswegs immer dann, wenn die versicherte Waare ihren Bestimmungsort nicht erreicht (§ 11 b. § 119 des Allg. Plans). 149.

*3) Ueber die Bedingungen eines Abandons nach § 119 des Allg. Plans und Hinweisung auf dessen Verschiedenheit vom art. 5. tit. XI. der Assec. und Hav.-Ordnung von 1731. 149.

4) Ein Abandon der versicherten Güter ist nicht zulässig, wenn dieselben am Bestimmungsort ankommen. 218.

5) Bei der Zulässigkeit des Abandon nach § 119 des Allg. Plans ist wesentlich auch darauf zu sehen, daß der Schaden überall zur Verantwortlichkeit des Assecuradeurs stehen, also bei der Clausel „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfall" durch eine Strandung herbeigeführt sein muß. 149.

6) Die französische Jurisprudenz statuirt einen Abandon der Ladung auf Grund constructiven Totalverlustes wegen sinistres majeurs. 133.

7) Valedirt die Versicherung „gegen Totalverlust", so haftet der Assecuradeur nach § 42 des Allg. Plans auch für eine völlige Entwerthung und Verschlechterung der Waare, wenn deren Brutto-Ertrag nicht 2 pCt. erreicht. 149.

*8) Bei der Vergütung eines Totalschadens der versicherten Waare durch den Assecuradeur ist nicht der wirkliche Einkaufspreis nebst Unkosten, sondern die Taxe maßgebend, wobei es dann nicht in Betracht kommt, wenn letztere etwas mehr als jener beträgt, vorausgesetzt nur, daß keine wesentliche Ueberſetzung stattgefunden hat. 213.

Vgl. XXII, F, 6. 13. — XXII, G, 1. — XXII, M, 6.

R. Vergütung einer Havarie particuliere abseiten des Assecuradeurs. Aufmachung und Berechnung des vom Assecuradeur zu entrichtenden Schadensbetrages. Kosten dieser Aufmachung.

*1) Der Versicherer, von dem Vergütung eines partiellen Schadens gefordert wird, kann verlangen, daß derselbe vorgängig durch den Dispacheur aufgemacht werde. 255.

2) Ob der Assecuradeur, wenn sein Correspondent seiner Ansicht nach sich für seine Mühewaltung bei der Regulirung der Havarie mehr, als ihm nach dessen Instruction zukommt, hat vergüten lassen, den deshalb in die Dispache aufgenommenen Posten dem Versicherten gegenüber anfechten, oder nur von seinem Correspondenten Ersatz und Entschädigung fordern könne? 250.

*3) Der Umstand, daß bei einer dem versicherten Schiff zugestoßenen Havarie dessen Reparatur blos den Umständen nach nicht räthlich ist, z. B. wegen unverhältnißmäßiger, den Werth des Schiffs in reparirtem Zustand übersteigender, Reparaturkosten oder augenblicklichen Mangels an Geldmitteln, kann nach dem Allg. Plan § 11 Absatz 3 sub a. § 41. § 102. § 114 deren Unterlassung, die Condemnation und den Verkauf des Schiffs, dem Assecuradeur gegenüber nicht rechtfertigen. Namentlich kann alsdann nicht der Schadensberechnung die Taxe des Schiffs in der Police zu Grunde gelegt werden, so daß der Assecuradeur die Differenz zwischen dieser Taxe und dem Verkaufserlös zu ersetzen hätte. Die Reparatur muß vielmehr, damit die Condemnation des Schiffs jenen Bestimmungen des Allg. Plans genüge, unmöglich gewesen sein. Es ist indessen nicht erforderlich, daß das Schiff schon der erlittenen Beschädigungen wegen als gänzlich irreparabel sich ausweist, sondern genügt, wenn die an und für sich keineswegs unmögliche Reparatur, nach ordnungsmäßiger Erklärung competenter Sachverständiger, den

obwaltenden Umständen nach nicht vorgenommen werden kann, z. B. wegen Mangels der nöthigen Materialien, welchem nicht zeitig genug abzuhelfen ist. 170. 186. 223. 255. 280. 352.

4) Eine wesentliche Voraussetzung für eine den Versicherer zur Bezahlung der versicherten Taxe verpflichtende Condemnirung des Schiffs ist die, daß die befundene Seeunfähigkeit desselben, nach dem Ausspruch der competenten Sachverständigen, sich als eine Folge derjenigen Beschädigungen darstellt, welche das Schiff durch die demselben auf der versicherten Reise zugestoßenen Unglücksfälle erlitten hat. 313.

5) Untersuchung, ob im vorliegenden Fall der Mangel an Geldmitteln die Folge hatte, daß die Reparatur des Schiffs unmöglich wurde, und dasselbe daher nach dem Allg. Plan condemnirt und verkauft werden durfte. 255.

*6) Anlangend die formellen Bedingungen der Condemnation eines Schiffs, so ist es nicht gerade immer nothwendig, daß die Sachverständigen, welche das Schiff für reparaturunfähig erklären und condemniren, durch ein Landesgesetz oder eine bestimmte Usanz hiezu autorisirt sind, sondern genügt, wenn überhaupt nur nachgewiesen wird, daß das bei Wahl der condemnirenden Sachverständigen beobachtete Verfahren nach den am Condemnationsort bestehenden Verhältnissen angemessen gewesen ist. Der bloße Nachweis, daß die hinzugezogenen Sachverständigen eine solche Stellung und Beruf haben, daß denselben die für solche Begutachtung nöthige Sachkunde zugetraut werden kann, reicht indessen nicht hin. 186.

*7) Der Ort der bei eingetretener Havarie willkührlich, trotz Möglichkeit der Reparatur, vorgenommenen Einstellung der Reise wird bei der Cascoversicherung als Bestimmungsort angesehen und deshalb braucht dort nach § 102 des Allg. Plans, dem Cascoversicherer gegenüber, das Schiff nicht reparirt zu werden. Derselbe hat dann aber lediglich die taxirten Reparaturkosten als Schaden zu vergüten. Gegen den Frachtversicherer kann aber bei willkührlicher Einstellung der Reise gar kein Anspruch erhoben werden, außer etwa, wenn der Befrachter nach den betreffenden Gesetzen, wegen der lange Zeit erfordernden Reparatur, befugt wäre, die fernere Erfüllung des Frachtcontracts zu verweigern und von diesem Recht Gebrauch machen wollte. 223. 255. 280. 352. Es kann

dann der Frachtversicherer auch nicht wegen einer angeblichen Bereicherung, etwa weil, im Fall einer vorgenommenen Reparatur, die Fracht beitragspflichtig gewesen wäre und er die für dieselbe geleisteten Beiträge hätte ersetzen müssen, in Anspruch genommen werden. 280.

8) Bestimmung der Bremischen Seeversicherungsbedingungen über die Erfordernisse der Condemnation und des Verkaufs des Schiffs im Nothhafen. 255.

9) Ueber die im § 101 des Allg. Plans enthaltenen Rendimente und die Gründe der darin aufgeführten Gewichtsreductionen. Deren Abweichung von dem wirklichen Verhältniß der verschiedenen Gewichte zu einander (von der Legal-Reduction) beruht nicht blos auf dem natürlichen unterwegs stattfindenden Schwinden bei gewissen Waaren, sondern auf noch vielen anderen Umständen, z. B. der Verfahrungsweise bei der Wägung an den verschiedenen Hafenplätzen. Daher kann z. B. auch aus dem § 101 nicht mit Nothwendigkeit entnommen werden, daß Getraide auf einer Reise von Nordamerika nach dem westlichen Europa in Folge seiner natürlichen Eigenschaft an Gewicht verliert, und wie viel es verliert. 347.

10) Bildung eines Rendiments für Maaß- und Gewichts-Reductionen durch Usanz. 347.

11) Wenn von den versicherten Waaren ein Theil beschädigt ward und das an diesem Theil durch Seeunfälle herbeigeführte Untergewicht ermittelt werden soll, so gelangt man zu einem richtigeren Resultat, wenn man solcher Berechnung das Gewicht, welches der in dem nämlichen Schiff verladene unbeschädigte Theil derselben Waare zur Zeit seiner Ankunft am Bestimmungsort hat, zu Grunde legt, als wenn man, von einem gewissen Rendiment ausgehend, das in der Factura oder im Connossement angegebene ausländische Gewicht in das am Bestimmungsort geltende Gewicht überträgt. 310.

12) Die Bestimmung des § 96 des Allgem. Plans, daß, wenn die beschädigten Güter anderswo als am Bestimmungsort verkauft werden, der Auctionsertrag solcher Waaren nur mit so viel in Abrechnung kommen soll, als davon nach Abzug der Fracht, welche für die Waaren bezahlt werden mußte, noch übrig bleibt, darf nicht dahin extensiv interpretirt werden, daß, wenn der Auctionsertrag nicht einmal zur Deckung der Fracht ausreicht, der

Assecuradeur den nicht gedeckten Theil dieser Fracht noch neben dem taxirten Werth der Waaren bezahlen müßte. 311.

13) Wenn ein öffentlicher Verkauf der versicherten Güter, welche sich in beschädigtem Zustande befinden, vorzunehmen ist, ob dessen Beschaffung dem Versicherten und Assecuradeur gemeinschaftlich oder Jenem allein obliege? 243.

14) Wenn es sich um eine, nach Maßgabe des § 96 des Allg. Plans zu beschaffende, Taxirung beschädigter Waaren handelt, so sind die bei denselben betheiligten mehreren Assecuradeure nicht genöthigt, sich über die Person eines sie gemeinschaftlich — dem Makler des Versicherten gegenüber — vertretenden Maklers zu vereinigen. 243.

*15) Wenn der Assecuradeur nicht verpflichtet ist, die von ihm geforderte Havarie particuliere zu vergüten, so treffen ihn auch nicht die Kosten der über dieselbe aufgemachten Dispache. 133.

16) Wenn über eine Havarie particuliere eine Dispache aufgemacht wird, so hat nach § 96 des Allg. Plans der Assecuradeur die gesammten Kosten der Dispache zu bezahlen, wenn ihn die Havarie trifft, und sind solche Kosten nicht etwa zwischen ihm und dem Versicherten gleich zu theilen. Dies muß gelten, mag auch vor und nach Einführung des Plans der Dispacheur solche Kosten regelmäßig in jenem Fall getheilt haben. Der Assecuradeur hat aber keine Dispachekosten zu bezahlen, wenn ihn die Havarie nicht trifft. Dasselbe gilt, wenn, bei separirten Taxen in der Police, für einige derselben der Assecuradeur zur Bezahlung des Schadens verpflichtet ist, für die anderen dagegen keinen Ersatz zu geben braucht. 310. 350.

17) Wenn eine Dispache über Havarie grosse und Havarie particuliere aufgemacht ist, und der Assecuradeur seine Verbindlichkeit zur Vergütung der ersteren anerkennt, den Ersatz der letzteren indessen mit Recht verweigert, so hat er einen Theil der Dispachekosten zu tragen. 133.

18) Nach § 96 des Allgem. Plans hat derjenige, welcher Waaren hat versichern lassen, bei eingetretener Havarie, wofern dieselbe nur überall zu dem vom Assecuradeur übernommenen Risico gehört, ein vertragsmäßiges Recht darauf, daß die Frage, ob der Schaden so groß ist, daß derselbe den Assecuradeur trifft, durch Taxation und Auction der betreffenden Waaren ermittelt werde.

Daher hat der Assecuradeur stets die Kosten des ihn bei dieser Taxation vertretenden Maklers zu tragen, auch wenn sich nach dem Resultat der Auction herausstellt, daß er für die Beschädigung keinen Ersatz zu leisten hat. 277.

Vgl. XIV, L, 7. — Abschnitt XVI. XVII. — XXII, A, 2. — XXII, B, 1. — XXII, F, 7. 9. 12. 14. 15. — XXII, H, 1. 2. — XXII, L, 11. 12. 13. — XXII, M, 6. 7. — XXII, V, 5. 6. — XXII, X, 9. 11. — XXIII, 3 bis 9.

S. Vergütung eines Havarie-grosse-Schadens und der Dispachirungs-Kosten abseiten des Assecuradeurs. Aufmachung der vom Assecuradeur zu vergütenden Havarie-grosse.

1) Die Entscheidung darüber, unter welchen Voraussetzungen der den Versicherten — nach heimischem oder fremdem Recht — treffende Beitrag zur Havarie-grosse vom Versicherer ersetzt werden müsse, kann lediglich nach denjenigen Rechten und Bedingungen, welchen der Assecuradeur unterworfen ist, erfolgen. 250.

2) Zur Verbindlichkeit des Assecuradeurs, die Havarie-grosse-Beiträge des Versicherten zu ersetzen, genügt es nach § 87 des Allgem. Plans, wenn der vom Versicherten zu bezahlende Beitrag erst einschließlich der Dispachirungs-Kosten drei Procent übersteigt. Anders würde diese Frage nach art. 7 tit. 21 der Hamburgischen Assecuranz- und Havarie-Ordnung zu entscheiden sein. 250.

*3) Wenn der Assecuradeur den von ihm gezahlten Havarie-grosse-Beitrag zurückfordert, weil er behauptet, daß eine Havarie-grosse gegen das am Ort der Dispachirung geltende Recht aufgemacht sei, so hat er die Stellung eines Widerklägers und muß die Richtigkeit dieser Behauptung erweisen. 250.

*4) Für den Fall, daß der Assecuradeur behauptet, eine im Ausland aufgemachte Havarie-grosse-Dispache entspreche den dortigen Rechten nicht, legt der Schlußabsatz des § 87 des Allgem. Plans dem Versicherten nur eine Verpflichtung auf, die Reclamation zu betreiben. Von einem Recht des Versicherten, namentlich in Beziehung auf das Gericht, vor welchem die Reclamation zu verhandeln ist, enthält dieser Paragraph Nichts. 140.

*5) Der Schlußabsatz des § 87 des Allgem. Plans setzt lediglich den gewöhnlichen Fall voraus, wo die Reclamation gegen die Dispache nicht wider das eigene Interesse des Versicherten streitet, weil es Diesem gleichgültig ist, ob er seinen Beitrag zur Havarie-grosse vom Assecuradeur ersetzt erhält, oder so viel weniger zur Havarie-grosse beiträgt. Seinem eigenen Interesse aber würde z. B. die Reclamation in dem Falle widerstreiten, wenn der Beitrag zur Havarie-grosse, nach der vom Assecuradeur für richtig erachteten Aufmachung, keine 3 pCt. betragen würde, weil eine so geringe Havarie-grosse nach dem Allgemeinen Plan nicht vergütet wird. In einem solchen und ähnlichen Fällen kann dem Assecuradeur nicht zugemuthet werden, die Reclamation dem Versicherten zu überlassen. 140. (In der revidirten Fassung des Allgem. Plans von 1853 ist auf diesen Unterschied Rücksicht genommen worden.)

*6) Der Schlußabsatz des § 87 setzt ferner voraus, daß die angeblich unrichtige Dispachirung von einer Person ausgegangen ist, für deren Handlungen der Versicherte nicht haftet, mithin ihm gegenüber ein casus ist. Wenn aber der Versicherte in einem solchen Verhältniß zu derjenigen Person, welche die Dispache aufgemacht hat, steht, daß er für die behauptete unrichtige Aufmachung derselben aufzukommen hat, so wird der Assecuradeur ihm gegenüber mit seinen materiellen Einwendungen gegen die Dispache — jedoch nur reconveniendo — allerdings zugelassen. 140.

7) Wenn der Assecuradeur hinsichtlich einer auswärtigen Havarie-grosse-Dispache beweist, daß Diejenigen, welche sie aufgemacht haben, dazu nicht autorisirt gewesen sind, so liegt es dem Versicherten ob, zu veranlassen, daß an dem auswärtigen Platze von den dazu befugten Personen eine neue Dispache formirt werde. Ergiebt sich dies als unthunlich, so muß die Dispache im Domicil der Assecuradeure aufgemacht werden. 140.

8) Ob der Assecuradeur, wenn sein Correspondent seiner Ansicht nach sich für seine Mühewaltung bei Regulirung der Havarie mehr, als ihm nach dessen Instruction zukommt, hat vergüten lassen, den deshalb in die Dispache aufgenommenen Posten dem Versicherten gegenüber anfechten, oder nur von seinem Correspondenten Ersatz und Entschädigung fordern könnte? 250.

*9) Wenn eine Dispache über Havarie-grosse und Havarie-particuliere aufgemacht ist, und der Assecuradeur seine Verbindlichkeit zur Vergütung der ersteren anerkennt, den Ersatz der letzteren indessen mit Recht verweigert, so hat er einen Theil der Dispachekosten zu tragen. 133.

Vgl. Abschnitt XVI und XVII. — XXII, Abschnitt D. — XXII, M, 7.

T. Verbindlichkeit des Assecuradeurs zur Zahlung eines Einschusses auf den eingetretenen Schaden.

1) Ueber die Verpflichtung des Versicherten, genügende Beweis-Documente beizubringen, wenn er vom Versicherer die Zahlung eines Einschusses zur Havarie fordert. 165.

U. Aufhebung des Assecuranz-Contracts.

1) Die Bestimmung im art. 16 tit. V der Hamburgischen Assecuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 über Aufhebung des Assecuranz-Contracts wegen Einstellung der Reise redet nur von versicherten Schiffen und Gütern und kann daher auf Frachtversicherungen nicht bezogen werden. Der analoge § 81 des Allgem. Plans redet nur von Versicherung von Schiffen. 214.

V. Einige die Assecuranz betreffende Rechtsfragen, welche auf ein anderes Rechtsverhältniß, als dasjenige des Versicherers zum Versicherten Bezug haben.

1) Wenn der Käufer eines versicherten Gegenstandes die für denselben valedirende Versicherung mit übernimmt, so hat er dem Verkäufer die von demselben ausgelegte Prämie für die Dauer der Assecuranz nach dem Verkauf neben dem Kaufpreis besonders zu erstatten, auch wenn dies nicht ausdrücklich verabredet worden ist. 188.

2) Ein Document, in welchem sich Jemand verpflichtet, die Original-Police über einen versicherten Gegenstand zur Verfügung eines Anderen oder dessen Ordre zu halten, ist als ein durch eigentliches Indossament — also mit Effect selbstständigen Rechts des Indossatars, so daß dieser nicht blos die Rechte eines Cessionars hat — transportables Document zu erachten. 189.

3) Wenn sich Jemand in einem indossablen Document verpflichtet hat, die Originalpolice über einen versicherten Gegenstand zur Verfügung eines Anderen zu halten, so ist der Letztere oder dessen Indossatar, gegen gehörige Ueberlieferung der Police, nur verpflichtet, dem Ersteren eine ordnungsmäßige Quittung zu ertheilen und dessen Verpflichtung in jenem Document auszustreichen, nicht auch ihm dies Document selbst zurückzugeben. 189.

4) Wenn sich Jemand verpflichtet hat, die Originalpolice über einen versicherten Gegenstand zur Verfügung eines Anderen zu halten, so ist Ersterer auch zu der am Ort der Versicherungsnahme gebräuchlichen Cession der Police an Letzteren verpflichtet. 189.

5) Ob, wenn der im gemeinschaftlichen Interesse des Eigenthümers und Assecuradeurs einer Waare stattfindende Verkauf derselben von beiderseits ernannten Maklern betrieben wird, rücksichtlich der Vertheilung der Verkaufscourtage die Bestimmung des § 22 der Maklerordnung Anwendung finde? Welche Stellung nehmen dann die verschiedenen Makler ein? Welche Courtageansprüche haben sie? Sind auch die ursprünglich vom Assecuradeur ernannten Makler als vom Versicherten zum öffentlichen Verkauf „angesetzt" anzusehen? 243.

6) Wenn von Seiten mehrerer Assecuradeure einer Waare, bei vorhandener Beschädigung derselben, verschiedene Makler zur Taxirung beauftragt werden, ob dann im Rechtssinn ein Zusammentreten dieser Makler mit dem Makler des Versicherten, behufs einer einzigen Taxation, anzunehmen, — oder vielmehr die Sache so anzusehen sei, daß jeder einzelne von Seiten der Assecuradeure ernannte Makler als Vertreter seines oder seiner Mandanten separat und selbstständig mit dem Makler des Versicherten zu taxiren hat? Je nachdem die eine oder andere Auffassung die richtige ist, würde auch der Courtageanspruch der zugezogenen Makler einer verschiedenen Beurtheilung unterliegen. 243.

Vgl. XIV, U, 1. 3. 4. — XXI, 2. — XXII, R, 14.

W. Ueber das Rechtsverhältniß zwischen dem Versicherungs-Commissionair und seinem Committenten.

1) Der Versicherungs-Commissionair, welcher eine Waare, die für seinen Committenten eingekauft und verschifft wird, versichern lassen soll, hat, außer für den Einkaufspreis, auch für die Unkosten

bis an Bord und die Assecuranzkosten Versicherung zu nehmen. Imaginairen Gewinn versichern zu lassen, ist er jedoch nicht verpflichtet. 213.

2) War die Waare, für welche der Commissionair Versicherung nehmen soll, auswärts einzukaufen, und ihm nicht der wirkliche Einkaufspreis, sondern nur das limitum angegeben, bis zu welchem eingekauft werden soll, so hat er sich bei Nehmung der Versicherung danach zu richten, und zwar auch, soweit dies möglich, für die Berechnung der zu versichernden Unkosten, namentlich insofern dieselben gewisse Procente des Einkaufspreises bilden, desgleichen rücksichtlich des vorgeschriebenen Courses. 213.

3) Ob der Versicherungs-Commissionair, welcher der vorstehend angegebenen Verbindlichkeit nicht vollständig genügt hat, indem er einen geringeren Betrag hat versichern lassen, als welcher sich aus dem Einkaufslimitum und dessen Bedingungen ergiebt, die Differenz auch in dem Falle ersetzen müsse, wenn die letztere, nach dem Limitum zu berechnende, Summe den wirklichen Einkaufspreis nebst Unkosten bis an Bord und den Assecuranzkosten überschreitet? 213.

4) Verbindlichkeit des Versicherungs-Commissionairs, den Versicherungsgegenstand, wie dies üblich ist, in der Police taxiren zu lassen. 213.

5) Der Commissionair, welcher für einen Dritten eine Versicherung nimmt, ist an sich verpflichtet, wenn der Letztere selbst die Schadensvergütung einziehen will, die Police nicht allein ihm zu übergeben, sondern auch nach seiner Anweisung mit einer gehörigen Cession zu versehen. 279.

6) Wegfall dieser Verbindlichkeit des Commissionairs wegen eines ihm gegen den Committenten zustehenden Retentionsrechts. 279.

7) In der Auslieferung der Police Seitens des Versicherungs-Commissionairs an seinen Committenten kann nicht ein Verzicht des Ersteren auf sein Recht, die Cession der Police wegen der ihm gegen Jenen zustehenden Ansprüche zu verweigern, gefunden werden. 279.

Vgl. IV, 3. — XXII, E, 7.

X. Prozessualische Fragen.

1) Wenn dem Versicherten der Beweis seines Interesse in der Police erlassen ist, so hat er gleichwohl seinen Klageanspruch

durch Angabe seines Interesse und der Ursache des Schadens gehörig zu substantiiren. 301.

2) Zur Substantiirung einer auf Schuld und Versehen des Schiffers gegründeten Assecuranz-Klage ist eine gehörige Darlegung dieser Schuld und des dem Versicherten gegen den Schiffer zustehenden Ersatzanspruchs nebst Ertheilung von jura cessa an den Assecuradeur erforderlich. 301.

3) Der Versicherte muß mit seiner Forderung auf Vergütung eines Assecuranzschadens zwei Monate nach dessen Andienung warten. Klagt er früher, wird er auf Grund des § 136 des Allg. Plans zur Zeit abgewiesen. 226.

4) Wenn der Versicherte durch einen Dritten die Versicherung genommen hat, so ist der Versicherer berechtigt, den Beweis der dem Letzteren vom Ersteren ertheilten Versicherungsordre zu fordern, und zwar auch dann, wenn der Auftrag zur Versicherung nicht schriftlich ertheilt ward. 286.

5) Dem Versicherten liegt der Beweis der Verladung der versicherten Güter ob. 286.

*6) In der Regel genügt das Connossement für den Beweis der Verladung des versicherten Guts. Doch können die besonderen vorliegenden Umstände ihm diese Beweiskraft benehmen. 286. 346.

7) Beurtheilung der Frage, ob im vorliegenden Fall der Beweis der Verladung von zwei versicherten Kisten, für die eine durch einen vom Capitain unterzeichneten Empfangschein, für die andere durch ein von demselben gezeichnetes Connossement hinlänglich erbracht ward. 286.

8) In der Regel gilt die Präsumtion, daß eine einmal verladene Waare auch bei eingetretenem Unglücksfall noch an Bord gewesen ist. Umstände, welche den Wegfall dieser Präsumtion begründen. 286.

9) Wenn das versicherte Gut nach Beendigung der Reise, für welche die Versicherung genommen war, beschädigt befunden wird, die Verklarung aber von keinem Unfall berichtet, aus welchem diese Beschädigung erklärt werden könnte, so trifft den Versicherten, wenn er den Versicherer auf Ersatz in Anspruch nehmen will, die Beweislast, und hat er gegen die Verklarung zu beweisen, daß die Beschädigung dennoch auf der versicherten Reise entstanden sei. 225. 251.

10) Folgerung aus den Umständen des vorliegenden Falles über die Beweislast hinsichtlich der Seefähigkeit des versicherten Schiffs bei Antretung der versicherten Reise. 169.

11) Wenn, bei der Berechnung eines Assecuranzschadens und Reducirung von Maaß oder Gewicht der Güter am Abladeplatz auf das am Bestimmungsort geltende Maaß oder Gewicht, der Versicherte nach dem wirklichen allgemeinen Verhältniß der Gewichte (Legal-Reduction) rechnet, der Assecuradeur aber ein geringeres Maaß oder Gewicht herausrechnet, indem er behauptet, daß aus gewissen Gründen auch bei unbeschädigt ankommenden Waaren eine Maaß- oder Gewichts-Abnahme auf der Reise eintrete, so ist dies nicht Verneinung des Klagfundaments sondern Aufstellung einer Einrede und trifft den Assecuradeur die Beweislast. 347.

12) Beweis des Untergangs eines Schiffs, welches versichert worden, oder in welchem die versicherten Waaren sich befunden haben. Es ist nicht nöthig, daß der letzte Act des Untergangs durch Zeugen, welche denselben mit Augen wahrnahmen, bekundet wird. Wenn daher — auch ohne solche Zeugenwahrnehmung — den vorliegenden Umständen nach der Untergang nicht zu bezweifeln ist, so kann ohne Weiteres Ersatz eines Totalschadens gefordert werden, und ist ein Abandon und die Beobachtung der Verschollenheits-Fristen nicht erforderlich. 262.

Vgl. XXII, E, 4. — XXII, F, 13. — XXII, H, 2. — XXII, P, 9. — XXII, R, 11. — XXII, S, 3. 6. — XXII, T, 1. — Abschn. XXIV.

Y. Verschiedene Bestimmungen.

1) Keinem Versicherer ist zuzumuthen, sich über die Voraussetzungen und Vermuthungen zu erklären, welche ihn bei Uebernahme der Versicherung geleitet haben mögen. 191.

2) Die Frage, ob der dritte Committent, um gegen den Assecuradeur einen Anspruch erheben zu können, des Besitzes der vom Commissionair auf ihn cedirten Police bedürfe, ward vom Obergericht bejaht. 279.

3) Der Assecuradeur ist bei der Concurrenz mehrerer Unfälle, von denen der eine zu seinem Risico gehört, der andere dagegen von demselben ausgeschlossen ist, von einer Entschädigungs-

pflicht frei, wenn der letztere Unfall den eingetretenen Schaden zur unmittelbaren Folge hatte und der erstere nur die entferntere Veranlassung gewesen ist, durch welche der Verlust keineswegs nothwendig herbeigeführt ward. 214.

4) Einem in Hamburg abgeschlossenen Assecuranzvertrag ist in Gemäßheit der demselben in Hamburg gegebenen Auffassung Wirksamkeit beizulegen, wohin auch der § 29 des Allg. Plans führt. Dies gilt namentlich auch für die bei der Berechnung des Schadens in Anwendung kommenden Grundsätze, ob z. B. usanzmäßig bei gewissen Waaren, zufolge ihrer natürlichen Beschaffenheit, das Eintreten eines bestimmten Maaß- oder Gewicht-Verlustes auf der Reise anzunehmen sei. 347.

5) Bildung eines Rendiments für Maaß- und Gewichts-Reductionen durch Usanz. 347.

6) Nach § 96 des Allgem. Plans hat derjenige, welcher Waaren hat versichern lassen, bei eingetretener Havarie, wofern dieselbe nur überall zu dem vom Assecuradeur übernommenen Risico gehört, ein vertragsmäßiges Recht darauf, daß die Frage, ob der Schaden so groß ist, daß derselbe den Assecuradeur treffe, durch Taxation und Auction der betreffenden Waaren ermittelt werde. Daher hat der Assecuradeur stets die Kosten des ihn bei dieser Taxation vertretenden Maklers zu tragen, auch wenn sich nach dem Resultat der Auction herausstellt, daß er für die Beschädigung keinen Ersatz zu leisten hat. 277.

7) Wenn der Assecuradeur die Cession einer Police genehmigt, so kann derselbe gleichwohl gegen den Cessionar Einreden aus dem Verhalten des Cedenten nach Maßgabe des zweiten Alinea im § 13 des Allg. Plans vorschützen. 316.

8) Ueber die Classification der Schiffe nach ihrer Sicherheit und Güte für das Hamburgische Assecuranzgeschäft. Ueber die Classe A. b. 1. 166.

Vgl. XXII, M, 3. — XXII, O, 3. 17. — XXII, R, 13. 15. 16.

XXIII. Einige factische Verhältnisse. Usanzen.

1) Bei Maaßgütern, insbesondere auch bei runden Gebinden wird der kubische Raum, welchen sie im Schiff einnehmen, auf die

Weise gemessen, daß die Länge derselben und der größte Durchmesser ihrer Breite aufgenommen und dann die erstere Dimension mit zweimal der letzteren multiplicirt wird. 344.

2) Ueber die Behauptung, daß nach Bombayer Usanz bei Maaßgütern in runden Gebinden von dem aus vorstehender Berechnungsart sich ergebenden Maaß, für die Bestimmung der zu zahlenden Fracht, ein Abzug von 1/3 Statt finde. 344.

3) Ueber den Abgang von Gewicht oder Maaß, welchen gewisse Waaren auf der Reise, auch wenn sie von keiner Beschädigung betroffen werden, erleiden; Verschiedenheit eines solchen Abgangs, je nachdem die Waaren in trockener oder feuchter Jahreszeit abgeladen werden oder ankommen. 347.

4) Unter welchen Umständen kann behauptet werden, es bestehe die Usanz, daß bei gewissen Waaren für den Transport auf gewissen Strecken ein bestimmter Maaß- oder Gewichts-Abgang berechnet werde? 347.

5) Ueber die Behauptung, daß in Hamburg eine Usanz bestehe, zufolge welcher bei der Dispachirung von Schäden an verschifftem Getraide regelmäßig ein Abzug für Schwinden gemacht werde, und zwar von 2 pCt. für den Transport von Nordamerika nach dem westlichen Europa. Prüfung eines Berichts des Hamburger Dispacheurs über das Bestehen einer solchen Usanz. 347.

6) Ueber das bei Ladungen Rothholz von der Westküste Mexico's nach Europa sich gewöhnlich ausweisende Untergewicht. 304.

7) Ueber die Rendimente oder Umwandelungen von Maaß oder Gewicht am Abladeplatz in Maaß oder Gewicht am Bestimmungsort für Waaren, welche ihr Gewicht oder Maaß auf der Reise, wenn sie von keiner Beschädigung betroffen werden, nicht ändern — und für solche Waaren, wie z. B. Getraide, Reis, Baumwolle, Caffee, welche auch in diesem Falle an ihrem Maaß oder Gewicht verlieren. 347.

8) Die Reduction 100 ℔ bushel-weight zu Newyork gleich 45 35/100 Kilogr. zu Antwerpen entspricht dem wirklichen allgemeinen Verhältniß der Gewichte, ohne irgend welche Rücksichtnahme auf gewisse Waaren oder auf an gewissen Waaren gemachte Erfahrungen. 347.

9) Ueber die usanzmäßige Reduction des französischen Haiti-Gewichts auf Hamburgisches oder Englisches Gewicht. 247.

10) Nach den Bombay-rates of tonnage von 1856 wurden für die Beladung eines Schiffs 16 Centner Pfeffer gleich 1 ton Maaß gerechnet. 344.

11) Usanz in Königsberg betreffend Zeichnung von Connossementen über empfangene Waaren, obschon solche noch nicht in das Schiff selbst, sondern vorerst in ein Leichterfahrzeug verladen wurden. 234.

12) Wenn gleich die Fracht von Farbeholz meistens nach ausgeliefertem Gewicht stipulirt wird, so besteht doch keine Usanz, derzufolge die Fracht nach ausgeliefertem Gewicht auch dann zu bezahlen wäre, wenn dies nicht ausdrücklich stipulirt worden ist. 247.

13) Ueber die in Buenos-Ayres für die Regulirung und Dispachirung einer Havarie grosse zu bezahlende Vergütung. 250.

14) Muscovaden sind zu den im § 20 des Allgem. Plans verstandenen, dem Schmelzen unterworfenen, Gütern zu rechnen. 180.

15) Im Handelsverkehr kommt unter dem Namen Guano keineswegs nur unverfälschter peruanischer Guano vor. 346.

16) Ueber die Art der Verpackung, in welcher aus La Guayra und dortiger Gegend Tabacke versandt zu werden pflegen (Seronen, Bündel, Kisten). 168.

17) Tabacke in Bündeln können im Schiffe so fest gestauet (eingeschroben) werden, daß sie darin 10 pCt. weniger Raum einnehmen, als ihre Messung außerhalb des Schiffs ergiebt. 168.

18) Usanzmäßige Benutzung von Leichterfahrzeugen für die Strecke von Königsberg bis Pillau. 234.

19) Ypala an der Westküste von Mexico ist zu gewissen Zeiten, z. B. im Juli, kein practicabeler Hafenplatz. 304.

20) Es ist notorisch und bedarf daher auch nicht eines weiteren Beweises, daß Cuxhaven für tiefgehende Schiffe kein benutzbarer Winterhafen ist. 316.

Vgl. VII, 2. — XIV, Q, 5. 8. — XIV, T, 21. 22. — XIV, X, 2. — XXII, B, 1. — XXII, O, 5. — XXIV, 10.

XXIV. Proceßrecht.

*1) Für Klagen aus Verbindlichkeiten, welche ein Schiffer in Beziehung auf sein Schiff an einem gewissen Ort eingegangen haben soll, z. B. aus einem dort abgeschlossenen Frachtcontract, sind die Gerichte dieses Orts competent. 330.

2) Die Gerichte desjenigen Orts, woselbst ein Schiff Schulden halber öffentlich verkauft wird, sind für die Ansprüche derjenigen Gläubiger, welche ein Vorzugsrecht am Schiff und dessen Erlös geltend machen, competent. 284.

3) Ob der Capitain im ordentlichen Beweisverfahren über Vorkommnisse auf seiner Reise als Zeuge abgehört werden könne, wenn ein eigenes Interesse auf seiner Seite vorliegt? 257.

4) Ueber welche Verhältnisse kann der Schiffer durch seine und seiner Mannschaft Verklarung einen Beweis nicht liefern? 309.

*5) Untauglichkeit einer erst nach begonnenem Rechtsstreit belegten Verklarung, um in demselben zu Gunsten des Capitains als Beweismittel zu dienen. 181.

6) Zwei sich gegenüber stehende Verklarungen heben sich wegen derjenigen Punkte, hinsichtlich deren sie einander widersprechen, gegenseitig auf, und wird dann in Betreff jener Thatsachen ein förmliches Beweisverfahren eingeleitet, und Demjenigen die Beweisführung auferlegt, welcher nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen beweispflichtig ist. 276.

7) Ungenügende Beweiskraft einer in Hamburg vom Capitain und seinem Steuermann vor dem Consul ihres Heimathslandes ausgestellten Declaration. 179.

8) Benutzung der Verklarung als Gewissensvertretung von Seiten des Capitains, wenn ihm über Thatsachen, welche er schon mittelst ihrer beschworen hat, ein Eid deferirt wird. 159.

9) Wenn des Schreibens unkundige Sachverständige ein Attest über eine Schiffsbesichtigung nicht selbst unterzeichnen, sondern durch Andere als Zeugen unterzeichnen lassen, so muß nachgewiesen werden, daß Erstere sich zu dem ganzen Inhalt des Attestes bekannt und die Letzteren wirklich mit dessen Unterzeichnung in ihrem Namen beauftragt haben, wie auch, daß denselben die ihnen im

Atteste hinsichtlich ihres Berufs beigelegten Qualitäten wirklich beiwohnen. 186.

10) Der vorstehende Nachweis kann durch bloße Namens-Unterschrift von Lloyds-Agenten auf dem Atteste nicht erbracht werden. 186.

11) Der Ausspruch eines fremden Prisengerichts über den geführten Beweis einer streitigen Thatsache kann für die Entscheidung der Civilgerichte eines anderen Staats nicht ohne Weiteres maßgebend sein. 263.

12) In der Regel wird Seitens der Hamburgischen Gerichte gegen ein schon in Ladung liegendes Schiff wegen Ansprüche, die nur das Schiff oder dessen Rhederei concerniren, ein Arrest nicht erkannt. Diesem Gebrauch liegt jedoch weder eine gesetzliche Vorschrift, noch etwa bezüglich fremder Schiffe ein internationales Princip zu Grunde. Derselbe beruht vielmehr auf einer billigen Berücksichtigung der Interessen der Hamburgischen Ablader und auf der, meistens zutreffenden, Erwägung, daß die Impetrirung des Arrestes bei gehöriger Diligenz schon zu einer Zeit, wo das Schiff noch nicht in Ladung lag, hätte geschehen können. Unter Umständen wird daher von jenem Gebrauch abgewichen, z. B. wenn das Schiff schon, als es in den Hamburger Hafen kam, einen Theil seiner Ladung für die künftige Reise an Bord hatte, indem es denselben in einem anderen Hafen eingenommen hatte, und angenommen werden darf, daß der Rheder oder Schiffer ohne Schwierigkeiten die zur Beseitigung des Arrestes erforderliche Caution bestellen kann. 282.

*13) Zweck und Wirkung der Arrestirung eines Schiffes „fremd gegen fremd". 325.

*14) Arrestirung eines Schiffes „fremd gegen fremd" unter Verweisung der Verhandlung über die dem Arrest zu Grunde liegende Forderung an das dafür competente auswärtige Gericht. 325.

15) Wenn auf Antrag eines Gläubigers, welcher ein Schiff mit Arrest belegt hat, dessen öffentlicher Verkauf erkannt wird, so geschieht dies mit der Clausel „falls dem sonst nichts entgegensteht, und unbeschadet aller Rechte Dritter", so daß also besser privilegirte Gläubiger ihr Vorrecht behalten. Ein solcher Vorbehalt ist nament-

lich auch für die Rechte des Capitains und der Mannschaft auf das Schiff wegen ihrer Gage von Bedeutung. 199.

Vgl. I, 4. 5. — V, 3. 6. — VI, 1. — IX, 1. — X, 5. — XII, 1. — XIII, 2. — XIV, Abschn. Y. — XVIII, 7. 9. 10. 12. — XX, 1. — XXII, Abschn. X.

XXV. Seerechtliche Bestimmungen verschiedenen Inhalts.

1) Ueber den vom Schiffer aus dem Grunde gegen den Destinatair erhobenen Anspruch, weil seiner Behauptung nach dem von Letzterem zur Empfangnahme seiner Ladungsgüter an Bord gesandten Everführer mehr Güter übergeben wurden, als Jenem, dem Destinatair, zukamen. Der Schiffer hat dann zu beweisen, nicht nur daß der Everführer, sondern auch daß der Destinatair selbst zu viel Güter erhalten habe. 302.

2) Die Schifffahrts- und Hafen-Deputation in Hamburg ist zur Erlassung strompolizeilicher Vorschriften für den Schiffsverkehr auf der Elbe die competente Behörde. 357.

3) Die in der Verordnung vom 23. April 1838 enthaltene Vorschrift des Läutens mit der Schiffsglocke auf den Dampfschiffen kommt nur bei deren Ankunft im Hamburgischen Hafen oder beim Abgang von demselben, nicht auch dann in Anwendung, wenn die Dampfschiffe im Hafen ihren Platz verändern, z. B. von der Landungsbrücke in St. Pauli sich nach ihrem Liegeplatz im Hafen begeben. 266.

4) Wenn bei eingetretener Havarie in der darüber aufgemachten Dispache Jemand als Ablader eines verloren gegangenen oder beschädigten Ladungsguts ohne Vorbehalt anerkannt wurde, die Dispache auch unangefochten blieb, und die Jenem darin zugesprochene Vergütung von einem Dritten eincassirt ward, so ist der Letztere verpflichtet, den eincassirten Betrag ohne Weiteres dem Ersteren auszuzahlen und kann nicht fordern, daß sich derselbe ihm gegenüber zuvor noch weiter als zur Erhebung jener Summe berechtigt legitimire. 321.

5) Bugsirgeld, welches im Interesse der Ladungsgüter, nicht des Schiffs, und in Veranlassung der Eigner oder Consignataire

der Ladung, nicht des Schiffers, verausgabt wurde, gehört nicht zu den Hafenkosten des Schiffs. 329.

6) Die Englischen und Französischen Prisengerichte condemniren Schiffe, welche erst nach Ausbruch des Kriegs von dem Angehörigen eines feindlichen Staats an den Angehörigen eines neutralen Staats verkauft werden. 263.

Vgl. XIV, Abschn. X. — XV, 5. — XX, 4. — XXII, Abschn. V. W. — XXIV, 11. 12.

Erkenntnisse.

Jahrgang 1854.

133.

A. H. Sillem & Co., Kläger, gegen H. A. Holle in Vollmacht der Patriotischen Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Der Beklagte hatte an die Kläger auf 800 Säcke Waizenmehl, frei von Beschädigung außer im Strandungsfall, in dem Dampfschiff Best Bower von Hamburg nach Leith, eine Summe von Bco. ℳ 10,500 versichert. Das Schiff verließ Hamburg am 18. December 1852 und wurde in der Nacht auf den 19. Decbr. zwischen Cuxhaven und Helgoland von dem Dampfboote Lion heftig angefahren, so daß sein Vordertheil geöffnet und das Schiff mit Wasser angefüllt wurde. Durch Pumpen konnte es bis zu 18 Zoll Wasser im Raum lens gehalten werden. Dann ging es, theilweise durch den Lion bugsirt, nach Cuxhaven zurück, wo man es zur Ebbezeit in den Eingang des Hafens hinlegte. Zur Fluthzeit legte man es mit Dampfkraft aus dem Hafen heraus, und fuhr dann mit voller Kraft so weit wieder hinein, bis es sicher liegen konnte und auf den Grund kam, worauf die Ladung gelöscht wurde. Von den 800 Säcken Mehl mußten 84 wegen Beschädigung in Cuxhaven verkauft werden. Das Schiff setzte, nach vorläufiger Reparatur, seine Fahrt nach Leith fort, woselbst die eingetretene Havarie grosse aufgemacht wurde. Danach ward in Hamburg über den auf jene 800 Säcke Mehl fallenden Theil der Havarie grosse und die daran stattgefundene Havarie particuliere eine weitere Dispache aufgemacht.

1*

Der Beklagte erkannte seine Verpflichtung zum Ersatz der Havarie grosse an, weigerte sich indessen die Havarie particuliere zu vergüten, weil kein Strandungsfall vorliege, indem der an Schiff und Ladung eingetretene Schaden nicht dadurch entstanden, daß das Schiff zu seiner und der Ladung Sicherheit auf den weichen Grund des Cuxhavener Hafens gesetzt wurde, sondern durch die Collision mit dem Lion herbeigeführt worden sei. Außerdem forderte er, daß die Kläger sämmtliche Kosten der Hamburger Dispache bezahlten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. Januar 1851:

da die Beschädigung, von welcher die fragliche, mit der Bedingung „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" assecurirte, Waare betroffen wurde, nicht von einer Strandung des „Best Bower" — die vielmehr auf der versicherten Reise ersichtlich nicht Statt fand — herrührt, sondern dadurch herbeigeführt wurde, daß das gedachte Schiff mit einem andern Schiffe in Contact kam,

hiernach aber kein Schaden vorliegt, den der Beklagte zu ersetzen hat,

indem nämlich zwar die Bestimmung des § 93 des der Versicherung zu Grunde liegenden Plans von 1847, daß bei einer Versicherung „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" der Versicherer nur dann die Beschädigung des versicherten Gegenstandes zu bezahlen habe, wenn das Schiff gestrandet, insofern nicht genau ist, als nach dem Wortlaute dieser Bestimmung den Versicherer, bei nicht erfolgter Strandung, auch solche Beschädigungen, von welchen ihn frei zu halten keineswegs beabsichtigt wurde — wie namentlich die Beschädigung, die als Havarie grosse erscheint und die Beschädigung durch Feuer — nicht treffen würden, doch der klägerischen Ansicht, daß, unerachtet der gedachten Bestimmung des § 93, die in Rede stehende Bedingung überhaupt keine Anwendung leide bei einer Beschädigung, die lediglich der äußeren Einwirkung eines auf der versicherten Reise eingetretenen außergewöhnlichen Ereignisses beizumessen sei, nicht beigetreten werden kann,

die klägerische Bezugnahme auf die französische Jurisprudenz auch um so weniger zutrifft, als diese bekanntlich délaissement auf Grund constructiven Totalverlustes wegen sinistres majeurs statuirt,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen, auch dem Beklagten die Kosten des Verfahrens zu ersetzen schuldig, wogegen jedoch — weil Berechnung der Havarie grosse erforderlich war — der wegen der Dispachekosten vom Beklagten gestellte Antrag verworfen wird.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Kläger am 10. März 1854:

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß vom 2. Janr. d. J. und zwar, da die Dispachirungskosten für die Havarie particuliere den Beklagten ebenfalls nicht treffen können, auch soviel die darauf bezügliche Beschwerde der Kläger anlangt, lediglich zu bestätigen.

134.

William Gibson, Schiffsmakler, nom. Capitain E. Fincham vom Dampfschiffe Best Bower, Kläger, gegen M. T. Schmidt, Beklagten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 2. Jan. 1854, des Obergerichts vom 10. März 1854, des Oberappellationsgerichts vom 18. Mai 1855.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. Nr 117. S. 1049 flg.

135.

Joh. Michaelsen, Leichterschiffer, Kläger, gegen F. Brödermann, Schiffsmakler, Beklagten.

Der Beklagte hatte den klägerischen Leichterschiffer während Winterszeit engagirt, eine Partie Waaren an das Schiff Jeremiah Garnett nach Krautsand hinunter zu bringen. Nur ein Theil der Waaren wurde vom Capitain des Schiffs übergenommen und der Kläger mit dem Rest nach Hamburg zurückgesandt, woselbst er 6 Tage einschließlich eines Sonntags auf völlige Entlöschung warten mußte. Für die übergenommenen Waaren hatte sich der Kläger

vom Capitain ein Receive geben lassen und behändigte dasselbe dem Beklagten. Der Kläger forderte, zumal wegen der Winterzeit und weil auch Eis in der Elbe gewesen, eine Fracht von Ct.ℳ 90 für die Fahrt nach Krautsand und von eben so viel für die Rückfahrt, außerdem noch für einen Liegetag ein Ueberliegegeld von Ct.ℳ 10, mithin zusammen eine Summe von Ct.ℳ 190.

Der Beklagte wollte nur eine Fracht von zusammen Ct.ℳ 150 und kein Ueberliegegeld bewilligen, weil die Usanz bestehe, daß für die Fahrt nach Krautsand und von da zurück eine Fracht von je Ct.ℳ 75 gezahlt würden, und daß ein Leichter 8 Tage auf seine Entlöschung warten müsse. Auch sei damals Eis in der Elbe nicht gewesen. Ferner machte er den Kläger für ein angeblich fehlendes Collo Waaren verantwortlich, konnte indessen das vom Kläger erhaltene Receive des Capitains nicht produciren, weil er dasselbe, wie er behauptete, dem Capitain wieder zurück gegeben habe.

Auf diesen Gegenanspruch erwiederte der Kläger, daß derselbe, wenn nicht ganz abzuweisen, doch jedenfalls ad separatum zu verweisen sei, weil der Beklagte das Receive, statt mittels desselben die zurückgebrachten Waaren zu controlliren, aus Händen gegeben habe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 5. Januar 1854:

da, wie die Sache jetzt vorliegt, der Beklagte mit seiner Behauptung, daß ein Collo nicht abgeliefert wurde, im gegenwärtigen Verfahren nicht zu admittiren ist,

da ferner ein fester usanzmäßiger Tarif, wie vom Beklagten behauptet, als existirend nicht zu erachten ist, hiernach aber, angesehen die Witterung, welche zur fraglichen Zeit Statt hatte, weder die Forderung von 180 ℳ für die Nieder- und Auffahrt, noch der Anspruch von 10 ℳ für einen Liegetag als unbillig erscheint,

daß Kläger zu befugen, die in deposito judiciali befindlichen Ct.ℳ 150 zu erheben, Beklagter ferner Ct.ℳ 40 dem Kläger zu bezahlen schuldig.

Und bleiben übrigens dem Beklagten wegen des angeblich nicht abgelieferten einen Collo competentia in separato vorbehalten.

136.

Dr. J. F. Voigt mand. nom. Capitain J. D. Bünger vom hannoverschen Schiffe Maria, Kläger, gegen Lafargue & Hälssen, Beklagte.

Capitain Bünger klagt auf Pr. Crt.-ℛ 82. 5 Sgr. Fautfracht gegen Lafargue & Hälssen, weil dieselben sich verbindlich gemacht hätten, in sein Schiff Maria 80 Oxhoft Wein nach Stettin zu verladen, dieser von ihnen übernommenen Verpflichtung indessen nicht nachgekommen wären. Sie hätten nämlich durch ihren Ewerführer von Nöhren bei dem Schiffsmakler Wübbe angefragt, ob derselbe ein Schiff nach Stettin anlegen werde, wenn sie eine Partie von 80 Oxhoft Wein darin verladen würden, Wübbe habe diese Frage bejaht, und hätten ihm darauf ebenfalls durch von Nöhren die bestimmte Zusage gemacht, in ein von ihm nach jenem Ort angelegtes Schiff das angegebene Quantum Wein zu verladen. Hernach habe Wübbe ihnen einen Schiffszettel mit dem Namen des Capitain Bünger und seines Schiffs Maria zugesendet. Lafargue & Hälssen hätten denselben angenommen, aber nicht jene verabredete Ladung, sondern eine andere viel kleinere Partie Waaren gebracht.

Lafargue & Hälssen geben jene vorläufige Anfrage bei Wübbe, ob derselbe ein Schiff nach Stettin anlegen werde, zu, stellen es indessen in Abrede, daß sie ihm nach Bejahung dieser Frage die bestimmte Zusicherung ertheilt hätten, 80 Oxhoft Wein in das Schiff zu verladen. Sie führen ferner an, daß über die näheren Bedingungen des Frachtcontracts, die Lade- und Löschzeit, den Abgangstermin, namentlich über den Frachtpreis gar nicht verhandelt sei und sich schon hieraus ergebe, daß der Frachtcontract nicht perfect geworden wäre. Auch sei nur mit Wübbe verhandelt worden, daher könne höchstens dieser klagen, nicht Capitain Bünger, mit welchem sie in gar keinen obligatorischen Nexus ständen. Der Entgegennahme des Schiffszettels könne keine Bedeutung beigelegt werden, weil derselbe keine Notiz über die angeblich von ihnen übernommene Verpflichtung zur Beladung enthalten habe. Endlich sei der Fautfrachtanspruch noch aus dem Grunde unstatthaft, weil Capitain Bünger für die erwarteten 80 Oxhoft Wein sehr leicht andere Waaren hätte erhalten können.

Capitain Bünger schlägt noch den Schiffsmakler Wübbe und seinen admittirten Gehülfen Röding für die Behauptung, daß Lafargue & Hälssen die Verladung von 80 Oxhoft Wein in ein nach Stettin anzulegendes Schiff bestimmt zugesagt hätten, zu Zeugen vor. Lafargue & Hälssen widersprechen ihrer Zulassung.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 9. Januar 1854:

da auch nach dem eigenen replicarischen Vorbringen des Klägers die zwischen den Beklagten und dem Makler Wübbe durch Vermittelung des von Röhren Statt gehabte Verhandlung zu einer contractlichen Verpflichtung der Beklagten, in das klägerische Schiff Maria 80 Oxhoft Wein nach Stettin zu verladen, gar nicht geführt hat,

daß mand. nom. Kläger mit seiner Klage abzuweisen.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts in restitutorio auf Imploration des Klägers vom 8. April 1854:

da, falls die Beklagten, nachdem der Makler Wübbe ihre Anfrage, ob er ein Schiff nach Stettin anlegen werde, wenn sie 80 Oxhoft Wein zu verladen hätten, bejahend beantwortet, dem genannten Wübbe wirklich die feste Anzeige machten, daß sie 80 Oxhoft verladen wollten, jedenfalls durch die darauf erfolgte Zusendung und Annahme des den Namen des Schiffes Maria, Capitain Bünger, enthaltenden Schiffszettels ein directer obligatorischer Nexus zwischen dem letzteren und den Beklagten hergestellt wurde,

da es demnach auf den Beweis ankommt, daß von Röhren, durch welchen nach der klägerischen Behauptung die feste Zusage der Verladung erfolgt sein soll, eine solche wirklich gemacht und daß er zu derselben von den Beklagten beauftragt, oder sonst befugt war, Namens der Beklagten zu handeln,

für diesen Beweis aber die bei dem Ausgang dieses Rechtsstreits ersichtlich interessirten Makler Wübbe und Röding als Zeugen nicht admittirt werden können,

daß das Erkenntniß erster Kammer vom 9. Januar d. J. wieder aufzuheben, und mand. nom. Kläger den Beweis der beiden obigen Punkte zu führen habe, mit den eventuell vorgeschlagenen Zeugen Wübbe und Röding jedoch nicht zu admittiren sei,

wogegen den Beklagten nicht nur der Gegenbeweis im Allgemeinen, sondern auch der Beweis ihrer Behauptung vorbehalten wird,

daß der klägerische Mandant bei gewöhnlicher Diligenz anderes Gut an Stelle des nicht verladenen hätte bekommen können.

137.

C. W. Möller, M. J. C. Möller's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capitain H. Stehr, Schiff Elise, Kläger, gegen G. H. Behn, Beklagten.

Capitain Stehr hatte 6 Kisten Blumen von Marseille nach Hamburg gebracht, und klagte die Fracht von deren Empfänger G. H. Behn mit Ct.₰ 54 ein. In dem Connossement war bei der Aufführung und Bezeichnung dieser Kisten zugleich deren Gesammtgewicht mit 227 Kilogramm angegeben. Darauf folgte die Frachtbestimmung zu Ct.₰ 60 pr. Last, $12\frac{1}{2}$ pCt. Caplaken und Ct.₰ 4 pr. Last Gratification. Am Rand des Connossements war das Cubikmaaß der Waaren mit $^{690}/_{1000}$ Last angegeben, und hiernach die eingeklagte Fracht berechnet worden.

Der Beklagte behauptete, bei leichten Waaren, wie sie hier vorlägen, bestehe die Usanz, das wirkliche Gewicht derselben mit $4\frac{1}{2}$ zu multipliciren und nach dem solchergestalt gewonnenen Ergebniß, dem Frachtgewicht, die zu bezahlende Fracht zu berechnen. Wenn in solcher Weise hier mit dem zu 277 Kilogramm angegebenen wirklichen Gewicht der Blumen verfahren werde, ergebe sich, indem eine Last 2040 Kilogramm wiege, eine Fracht von nur Ct.₰ 45. 4 β. Zum Beleg producirte der Beklagte zwei bei anderen Verladungen vorgekommene Conossemente, in welchen die Fracht auf solche Weise berechnet war.

Der Kläger replicirte, es gebe zwei Arten von Fracht-Berechnung bei leichten Waaren, entweder nach ihrem Cubik-Inhalt, oder nach einem aus ihrem wirklichen Gewicht berechneten größeren Frachtgewicht. Im vorliegenden Falle könne nur die erstere Berechnung in Anwendung kommen, weil das eingeklagte Connossement

das Cubikmaaß der Waaren aber nicht ein solches Frachtgewicht enthalte. Die vom Beklagten producirten Connossemente könnten für den vorliegenden Fall nicht in Betracht kommen, weil sich in denselben, neben dem wirklichen Gewicht der verladenen Waaren, das für die Frachtberechnung angenommene Frachtgewicht unter der Bezeichnung „Poids du fret" nicht das Cubikmaaß der Waaren bemerkt finde, auch bei der Frachtbestimmung pr. Last letztere zu 2040 Kilogramm angegeben sei.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 11. Januar 1851:

da der Beklagte, welcher die fraglichen Waaren auf das vorliegende, nicht das Frachtgewicht, sondern den angenommenen Cubik-Inhalt derselben enthaltende, Connossement entgegen genommen hat, sich auch nicht weigern kann, die Fracht nach dem letzteren zu bezahlen,

daß der Beklagte die libellirten Ct.℔ 54 dem Kläger zu bezahlen schuldig.

138.

H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capitain C. F. Goukema, Kläger, gegen Philip & Speyer, Beklagte.

Das am 6. Dec. 1851 ergangene Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts (s. Erstes Heft dieser Sammlung Nr. 42) wurde von der ersten Kammer in restitutorio auf Imploration des Klägers am 12. Jan. 1851 bestätigt, namentlich auch insofern in jenem Erkenntniß ausgesprochen war, es könne der Umstand, daß die Beklagten die beschädigt abgelieferte Waare ohne vorherige Anzeige an den Capitain zum Verkauf gebracht hätten, keineswegs ohne Weiteres ihren Schadensanspruch aufheben. Die erste Kammer bemerkt in dieser Hinsicht:

da auf den klägerischen Antrag, daß wegen des ohne Notification Statt gehabten Verkaufs der fraglichen Waare ohne Weiteres der beklagtische Schadensanspruch zurückgewiesen werde, mit Recht nicht eingegangen wurde.

Vgl. über den ferneren Verlauf der Sache Nr. 182.

139.

H. M. Waitz m. n. Johann Lorenzen aus Apenrade als Rheder des Schiffes Melitta, Kläger, gegen C. F. Pincker-nelle, Schiffsmakler, Beklagten.

Hoppe & Calmann, Schiffsmakler in Valparaiso, hatten dort für den mandantischen Kläger die Angelegenheiten seines Schiffs Melitta besorgt. Die Havarie-Papiere über Seeunfälle, welche das Schiff betroffen, hatte in ihrem Namen der Beklagte in Händen, und wollte sie gegen den Kläger wegen Forderungen der Ersteren an Diesen retiniren. Zu diesen Forderungen gehörte namentlich ein Betrag von $ 1500, welche dem Capitain in Valparaiso als Fracht-Vorschuß gezahlt waren. Hoppe & Calmann behaupteten nämlich, sie hätten mit Genehmigung des Capitains die Rückzahlung dieses Vorschusses für den Fall, daß wegen Seeunfälle keine Fracht verdient würde, verbürgt und diese letztere Voraussetzung sei eingetreten. An die Stelle der Havarie-Papiere war hernach ein vom Kläger deponirter Betrag von Bco.ℳ 2800 getreten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 16. Januar 1854:

da die Entscheidung über das in Gemäßheit Commissions-Vergleichs vom 18. Mai vor. J. beschaffte Depositum lediglich — nachdem der Beklagte besondere Ansprüche des Capitain Paulsen nicht aufgestellt hat — davon dependirt, ob und eventualiter wie weit den Schiffsmaklern Hoppe & Calmann zu Valparaiso, für welche der Beklagte die fraglichen Havarie-Papiere in Händen hatte, ein rechtsbegründeter Anspruch an den mandantischen Kläger zusteht,

nun aber der Betrag sämmtlicher von Hoppe & Calmann in ihrer Abrechnung, außer den hierin angeführten $ 1500, dem Schiffe Melitta in Debet gebrachten Pöste sich auf die Summe von $ 2077.65. beschränkt, während das ihnen zu Händen gekommene Netto-Provenü des gedachten Schiffes sich auf $ 2626 belief,

mand. nom. Kläger aber mit Recht jede Verpflichtung seines Mandanten in Betreff der erwähnten $ 1500, auch wenn dieselben wirklich von Hoppe & Calmann verausgabt sein sollten, ablehnt,

indem nämlich der § 7 der Chartepartie vom 11. December 1852 darüber gar keinem Zweifel Raum giebt, daß der daselbst

zur Bestreitung von Schiffsunkosten stipulirte Frachtvorschuß für den — eingetretenen — Fall, daß wegen Seeunfälle die Fracht nicht verdient würde, nicht restituirt werden sollte, und, wenn daher auch wirklich schon am 16. December 1852, als Capitain Paulsen über den Empfang des Vorschusses quittirte, Hoppe, indem er die Quittung als Zeuge unterzeichnete, zugleich sich als Bürge verpflichtet hätte, doch solche nachträglich übernommene Garantie, wäre sie auch mit Genehmigung des Capitain Paulsen erfolgt, einen Regreßanspruch an die Person des mandantischen Klägers, also an dessen fortune de terre, überall nicht begründen könnte,

wie denn übrigens auch, wenn der Vorschuß von vorn herein nicht ohne eine solche Garantie zu erreichen gewesen wäre, Hoppe & Calmann sodann doch jedenfalls für eine Versicherung desselben hätten Sorge tragen müssen,

da hienach sich ausweiset, daß Hoppe & Calmann mit Unrecht die fraglichen Havarie-Papiere in den Händen des Beklagten retinirten,

daß nunmehr m. n. Kläger zur Rückerhebung der in deposito judiciali befindlichen Bco.℔ 2800 zu befugen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf beklagtische Appellation am 27. März 1851 bestätigt, die Prozeßkosten wurden jedoch, in Betracht der Zweifelhaftigkeit der Sache, compensirt.

140.

P. E. Hartenfels Söhne, Kläger, gegen Conrad A. Auffm' Ordt in Vollmacht der Neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 18. Januar 1851, des Obergerichts vom 16. Juni 1851, des Oberappellationsgerichts vom 8. December 1855:

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. Nr. 121. S. 1092 flg. — Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 1. S. 227 flg.

S. in Nr. 250 ein ferneres Erkenntniß in dieser Sache.

141.

James Brunton, Schiffsmakler, nom. Capt. Cockburn, Dampfschiff Cumberland, Kläger, gegen A. E. van Dycke, Schiffscapitain.

Der Kläger forderte für Bugsirung des beklagtischen Schiffs von Hamburg durch das Eis bis zur Bösch, von wo das Schiff allein weiter gehen konnte, eine Vergütung von Bco. ℔ 500. Diese Forderung könne im Verhältniß zu dem in anderen Fällen vergüteten Bugsirlohn nicht für zu hoch gehalten werden. So seien z. B. von der Svea für Bugsirung bis Glückstadt an ein kleines Elbdampfboot Bco. ℔ 650 bezahlt worden, während sein, des Klägers, Schiff Cumberland ein großes Dampfboot von bedeutender Kraft sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts bemerkte hierüber im Erkenntniß vom 2. Februar 1851:

da der „Cumberland" am 8. December das beklagtische Schiff „Eduard" bis zur Bösch — soweit, daß der Eduard demnächst glücklich die Elbe hinunter gekommen ist — bugsirt hat,

die hiefür verlangte Summe von Bco. ℔ 500 aber nicht in unrichtigem Verhältniß ist zu dem, was in anderen Fällen damals für Bugsiren bis durch das Eis bedungen wurde.

142.

Vermehren & Kleinschimdt, Kläger, gegen Conrad A. Auffm' Ordt in Vollmacht der Neuen dritten See-Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 9. Februar 1854, des Obergerichts vom 7. April 1854, des Oberappellationsgerichts vom 21. Mai 1855:

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. Nr. 118. S. 1060 flg.

In der zweiten Zeile des handelsgerichtlichen Erkenntnisses muß es statt: „Versicherern" heißen: „Versicherten", und im obergerichtlichen Erkenntniß S. 1064. Zeile 11 statt: „Vermuthung in den im Hafen u. s. w." „Vermuthung von den im Hafen u. s. w."

143.

J. D. Hinsch & Co., Kläger, gegen Capitain Francis Gaudin, Schiff Alfred, Beklagten.

J. D. Hinsch & Co., Empfänger von im Schiff Alfred, Capitain Francis Gaudin, aus Santos hergebrachten 1236 Säcken Caffee, weigerten sich die Fracht an den Capitain zu zahlen, weil ihnen dies angeblich vom Rheder des Schiffs untersagt sei. Als der beklagtische Capitain ihnen deshalb den Rest der Ladung, bestehend aus 196 Säcken, vorenthielt, klagten sie auf deren Auslieferung, unter dem Erbieten, die Fracht zu deponiren. Der Capitain wandte ein, daß er allein die Fracht zu erheben habe, so lange er nicht von seiner Stelle entsetzt sei. Er habe Ansprüche wegen rückständiger Gage an seinen Rheder und wolle sich derentwegen an die Fracht halten, weshalb er sich auch nicht mit ihrer Deposition zufrieden geben könne, sondern ihre Bezahlung fordere.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 18. Februar 1851:

da der Capitain an und für sich nur verpflichtet ist, die Waaren gegen Empfang der auf derselben haftenden Fracht auszuliefern,

und demnach, falls nicht etwa zwischen ihm und dem Ladungsempfänger Streit obwaltet, indem der letztere aus dem Connossement selbst, welches hier allein maßgebend ist, Gegenansprüche geltend macht, mit der Deposition der Fracht sich zu begnügen nicht gezwungen werden kann,

im vorliegenden Falle also das angebliche Verbot des als solcher übrigens auch gar nicht legitimirten Rheders des Schiffes Alfred, die Fracht dem Beklagten einzuhändigen, die Kläger, welche nicht mit diesem, sondern nur mit dem Capitain in obligatorischem Nexus stehen, von der Pflicht zur Bezahlung der Fracht nicht befreit,

während die von den Klägern selbst reservirten Schadensansprüche nur unter der Voraussetzung, daß die Ladung ihnen rechtswidriger Weise vorenthalten worden, gegründet sein würden,

daß der Beklagte seinem Erbieten gemäß die fraglichen 196 Säcke Caffee den Kläger gegen Bezahlung der Fracht laut Connossement sofort auszuliefern habe.

144.

Dr. Antoine Feill nom. Hans Bornholdt mand. nom. Cath. Marg. geb. Bornholdt verwittw. Stehr cum curat. zu Blankenese, Kläger, gegen H. Rücker, Beklagten.

Das klägerische Schiff Bertha, welches Waaren, die für den Beklagten bestimmt waren, an Bord hatte, kenterte im englischen Canal. Die Waaren wurden von Bergern gefunden, nach Little Hampton gebracht und von da auf einem anderen Schiff nach Hamburg an den Beklagten befördert. Es wurde darauf gegen ihn abseiten der Vertreter des Schiffs Bertha auf Bco.-℔ 79. 6 ß Fracht pro rata itineris bis Little Hampton geklagt. Der Beklagte verweigerte deren Zahlung weil er mit dem Schiffe Bertha und dessen Rhederei in gar keinem obligatorischen Nexus stehe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. März 1854:

da — selbst wenn die Bestimmungen des Statuts II, 14, 3 und 17, 2 dahin zu verstehen sein sollten, daß Fracht pro rata itineris auch für solche Güter zu bezahlen, welche, wie im vorliegenden Fall, ohne irgend welche Betheiligung des Schiffers und Schiffsvolks, vielmehr erst nachdem die letzteren jeder Einwirkung auf solche Güter beraubt waren, geborgen und später den Destinatären zugekommen sind — doch jeder Frachtanspruch des Schiffers gegen den Empfänger die Lieferung der Waaren an den letzteren durch den Schiffer bedingt,

von diesem aus der Natur des Frachtcontracts fließenden Grundsatz auch nicht etwa durch positives Gesetz eine Ausnahme zu Gunsten der pro rata itineris bereits verdienten Fracht begründet ist,

indem die hieher gehörigen Bestimmungen des Statuts vielmehr davon ausgehen, daß die am Ort des Schiffsbruchs pro rata itineris zu vergütende Fracht von den Befrachtern bezahlt werden solle,

daß der mand. nom. Kläger mit seiner gegen den Beklagten erhobenen Klage abzuweisen sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts hat dies Erkenntniß auf Imploration des Klägers am 20. April 1854 in restitutorio bestätigt:

da dem Beklagten abseiten des Schiffes Bertha kein Frachtgut geliefert ist.

145.

Johann Philipp Friederichs, Kläger, gegen Capitain J. H. Duit, vom holländischen Schiffe Maria Anna, aus Livorno, Beklagten.

Klein & Co. in Livorno verluden am 15. Octbr. 1853 in das vom Beklagten geführte Schiff 1½ Kisten Succade nach Hamburg. Da diese Verladung sehr eilig geschah, wurde das über dieselben ausgestellte Connossement vom Beklagten nicht unterzeichnet. Klein & Co. sandten darauf an Friederichs das Connossement, von ihnen unterzeichnet, nebst einem ebenfalls von ihnen unterschriebenen Bezugschein, Anlage 2, in welchem sie den Beklagten aufforderten, die Waaren Jenem zu verabfolgen. Auf Grund dieser Documente und eines in gleichem Sinne von Klein & Co. an den Beklagten geschriebenen Briefs klagt Friederichs auf Auslieferung jener Waaren.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 3. April 1854:

da der Beklagte nicht behauptet, ein Connossement über die in Rede stehenden 1½ Kisten gezeichnet zu haben, der Kläger aber hienach auf Grund der vom Beklagten nicht bestrittenen Anl. 2 als berechtigt erscheint, Auslieferung derselben zu verlangen,

da ferner Beklagter nicht behauptet, daß er mehr Fracht, als in Anl. 2 aufgeführt, bedungen habe,

daß Beklagter die in Rede stehenden 1½ Kisten gegen Bezahlung der Fracht u. s. w. sofort dem Kläger auszuliefern habe.

146.

H. W. Pott, Schiffsmakler, nom. Capt. H. L. Karsies, Schiff de Orderneswing, Kläger, gegen Hermann Meyer, Beklagten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 6. April 1854:

da Capt. Karsies sein Connossement nicht direct auf Hamburg zeichnen durfte, wenn er zuvor in Harburg löschen wollte,

daß Capitain Karsies zum Ersatz des dadurch, daß derselbe mit seinem Schiffe zuvor nach Harburg ging und daselbst löschte, erweislich dem Beklagten erwachsenen Schadens für schuldig zu erachten.

147.

Capitain C. Breckwoldt, Hamburger Schiff Ora, Kläger, gegen C. A. Peltzer, Beklagten.

Capitain Breckwoldt hatte in seinem Schiff Ora Güter an 28 verschiedene Empfänger nach Hamburg gebracht, und sich in jedem einzelnen Connossement eine Liegezeit von 8 nach seiner Ankunft zu berechnenden Tagen und ein Ueberliegegeld von 36 holl. fl pr. Tag ausbedungen. Er war am 3. Februar 1854 angekommen, behauptete, daß die Liegezeit mithin am 11. Febr. zu Ende gegangen sei, und berechnete die Ueberliegezeit vom 13. Februar an, den 12. Febr. wollte er, weil dies ein Sonntag gewesen, nicht mitzählen, obwohl er dazu berechtigt gewesen sei. Seine Ankunft hatte er den Ladungsempfängern nicht angezeigt. Doch berief er sich darauf, daß dieselbe in den in der Börse aufliegenden Schiffslisten bemerkt gewesen wäre. Bei einer Stückgüterfracht brauche der Capitain nicht den Empfängern seine Ankunft zu melden, namentlich nicht, wenn — wie hier — die Connossemente „an Ordre" lauteten. C. A. Peltzer, einer der Empfänger, wollte am 16. Februar die für ihn bestimmte Kiste abholen, konnte sie indessen nicht erhalten, weil zuvor anderes Gut gelöscht werden mußte. Erst am 17. Febr. wurde seine Kiste gelöscht. Capitain Breckwoldt verlangte nun von ihm Ueberliegegeld für 5 Tage vom 13. bis 17. Februar, und klagte dasselbe mit 180 holl. fl gegen ihn ein.

Peltzer weigerte sich zu zahlen, weil ihm die Ankunft des Schiffes nicht angezeigt worden sei, und bis zum 16. Febr. incl. die Kiste wegen anderer darüber gestaueten Güter nicht hätte gelöscht werden können. Auch könne jedenfalls der 5. Febr., als Sonntag, in die Liegezeit nicht mit eingerechnet werden. Eventualiter sei der Kläger angebrachtermaaßen abzuweisen, da sämmtliche Ladungsempfänger erst nach der von ihm berechneten Liegezeit empfangen hätten und demnach als Mitschuldner für das geforderte Ueberliegegeld zugleich in Anspruch genommen werden müßten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. April 1854:

da das in Anlage 2 vorliegende Connossement die Clausel enthält, daß die in demselben bezeichneten Waaren innerhalb 8 Tage

nach Ankunft des Schiffs zu löschen, oder 36 fl pr. Ueberliegetag zu bezahlen sind, der Capitain Breckwoldt also, welcher weder den einzelnen Ladungsempfängern seine Ankunft im hiesigen Hafen anzuzeigen hatte, noch zu einer desfallsigen öffentlichen Bekanntmachung im Interesse der letzteren verpflichtet war, an und für sich allerdings berechtigt erscheint, bei am 3. Februar erfolgter Ankunft, also am 4. Februar beginnenden Liegetagen, den 13. Februar als den ersten Ueberliegetag in Rechnung zu bringen, indem nämlich in Ermangelung anderweitiger Stipulation ein Zeitraum nur naturaliter, also mit Einschluß des in den Lauf desselben fallenden Sonntags, berechnet werden kann,

da der Beklagte auch, nachdem er auf Grund des fraglichen Connossementes gelöscht hat, gegen die auf Zahlung von Ueberliegegeld gerichtete Klage auf den Umstand, daß der Kläger auch in seinen übrigen Connossementen sich ein Ueberliegegeld von 36 fl pr. Tag stipulirt hat, als auf eine res inter alios acta sich nicht berufen kann,

wogegen es sich allerdings von selbst versteht, daß Capitain Breckwoldt, wenn er Ueberliegegeld in Anspruch nehmen will, auch bereit gewesen sein muß, dem Beklagten seine Waare rechtzeitig zu liefern,

in dieser Beziehung aber constirt, daß der beklagtische Everführer, als derselbe sich am 16. Febr. zum ersten Male zur Empfangnahme der fraglichen Kiste meldete, abgewiesen worden ist, so daß die Klage schon jetzt auf 4 Ueberliegetage zu beschränken, wegen dieser aber dem Beklagten ein sachgemäßer Beweis nachzulassen ist,

daß der Beklagte schuldig sei, dem Kläger für 4 Ueberliegetage 144 fl. Niederl. zu bezahlen, er wollte und könnte denn beweisen:

daß die fragliche Kiste, auch wenn er sich innerhalb der Liegezeit oder doch vor dem 16. Febr. zur Entgegennahme derselben gemeldet, ihm dennoch nicht früher hätte geliefert werden können.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte, auf Imploration des Beklagten, in restitutorio am 11. Mai 1854:

da der Kläger, als sich der Beklagte am 16. Februar zuerst zur Entgegennahme der an ihn verladenen Kiste meldete, zur Lieferung derselben noch nicht im Stande gewesen ist, weil zuvor anderes Gut gelöscht werden mußte,

er aber hiernach nicht auch gegen den Beklagten — welcher weder eine frühere Löschung jenes anderen Guts behinderte, noch, als diese Statt gehabt, den Empfang der Kiste verzögerte — das Liegegeld von 36 fl pr. Tag beanspruchen kann,

daß das Erkenntniß der zweiten Kammer vom 12. vor. Mts. aufzuheben und Kläger, obwohl unter Compensation der Kosten beider Instanzen, mit seiner Klage abzuweisen.

Das Obergericht erkannte auf Contra-Imploration des Klägers in contrarestitutorio am 19. Juni 1854:

daß um so mehr, als der Kläger, wenn er sich gegen jeden einzelnen der 28 verschiedenen Empfänger ein Ueberliegegeld von 36 fl pr. Tag stipulirte, auch zur Lieferung der Güter an jeden einzelnen Empfänger jederzeit im Stande sein mußte, wie solches, weil noch zuvor anderes Gut gelöscht wurde, dem Beklagten gegenüber nicht der Fall war, das angefochtene Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 11. Mai d. J., unter Compensation der sämmtlichen Proceßkosten, zu bestätigen ist.

148.

Capitain C. Breckwoldt, führend das Hamburger Schiff Ora, Kläger, gegen H. W. Duncker, Beklagten.

Ueber die Verfrachtung des Schiffes Ora auf Stückgut, wobei in den Connossementen von Jedem der 28 verschiedenen Empfänger eine Liegezeit von 8 Tagen nach der Ankunft des Schiffes und ein Ueberliegegeld von 36 holl. fl. per Tag ausbedungen war, ferner über die Berechnung der Liegezeit und Ueberliegezeit Seitens des Capitains Breckwoldt, von denen letztere seiner Behauptung nach mit dem 13. Februar 1854 begann, s. den vorhergehenden Fall in Sachen Desselben, Klägers, gegen C. A. Peltzer, Beklagten. Auch H. W. Duncker war einer jener 28 Ladungsempfänger. Die für ihn bestimmten 43 Fässer Nägel waren am 14. Februar gelöscht worden, und klagte Capitain Breckwoldt gegen denselben Ueberliegegeld für zwei Tage, den 13. und 14. Februar, ein. Duncker

verweigerte dessen Zahlung, abgesehen von anderen, ebenfalls von Peltzer vorgebrachten und schon in dem vorhergehenden Fall angeführten, Einreden, auch aus dem Grunde, weil er sich nach Ankunft des Schiffes wiederholt und namentlich auch am 13. Februar vergeblich beim Capitain zum Empfang seiner Waare gemeldet habe, indem dieselbe nicht vor der Hand gewesen sei und daher nicht hätte gelöscht werden können.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. April 1851:

da bei Berechnung der im Connossement Anl. 2 stipulirten 8tägigen Liegezeit des Schiffes Ora der in den Lauf derselben fallende Sonntag nicht ausgeschlossen werden kann, indem jeder Zeitraum in Ermangelung einer anderweitigen Stipulation naturaliter zu berechnen ist, somit bei am 3. Februar erfolgter Ankunft des Schiffes, mithin am 4. Februar beginnenden Liegetagen, der 13. Februar allerdings der erste Ueberliegetag ist,

da bei jeder Stipulirung von Liegetagen es sich von selbst versteht, daß der Schiffer, um Ueberliegegeld fordern zu können, während derselben zum Löschen bereit gewesen sein muß,

im vorliegenden Falle aber klägerischerseits zugegeben worden, daß der beklagtische Everführer am 13. Februar, wiewohl vergeblich, sich zum Löschen der fraglichen 43 Kisten Nägel eingestellt hat, somit das für den 14. Februar geforderte Ueberliegegeld von selbst wegfällt, während der Beklagte auch von den für den 13. Februar geforderten 36 fl. frei sein würde, wenn der Everführer, wie beklagtischerseits behauptet wird, schon während der Liegezeit sich vergeblich gemeldet haben sollte, indem der Beklagte unter dieser Voraussetzung jedenfalls berechtigt war, eine weitere Anzeige darüber, wann seine Waare innerhalb der Liegezeit vor der Hand sei, zu erwarten,

daß der Beklagte alternativ entweder den Beweis seiner obigen Behauptung, oder den Beweis zu führen habe,

daß die fraglichen 43 Fässer Nägel, auch wenn Beklagter sich vor dem 13. Februar zur Löschung gemeldet, ihm dennoch nicht früher hätten geliefert werden können.

149.

Peters & Hundesser, Kläger, gegen G. U. Moller in Vollmacht der Neuen fünften Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 19. April 1854, des Obergerichts vom 10. Juli 1854, des Oberappellationsgerichts vom 12. Juli 1856.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen. Bd. 3. No. 9. S. 85 flg.

150.

Dr. Albrecht mand. nom. Capitain S. C. Bakker vom Schiffe Margaretha, Kläger, gegen Henry Fawcus, Beklagten.

In Gemäßheit einer zwischen Henry Fawcus und dem Capitain Bakker Schiff Margaretha abgeschlossenen Chartepartie hatte letzteres Schiff von Henry Fawcus & Son in Stockton eine Ladung Steinkohlen nach Hamburg gebracht. Das vom Capitain gezeichnete Connossement war an die Ordre der Ablader Henry Fawcus & Son ausgestellt. Bei seiner Ankunft in Hamburg wandte sich der Capitain an Henry Fawcus, welcher der Zeit auch nicht in Abrede stellte, der Destinatair der Ladung zu sein. Dieselbe ward alsdann auf ein Connossement gelöscht, das nur von den Abladern Henry Fawcus & Son in blanco indossirt war, und forderte der Capitain die Fracht und Nebenkosten von Henry Fawcus, welcher sich indessen weigerte, dieser Forderung zu entsprechen, indem er behauptete, Gustav Bauck habe die Kohlen empfangen, auch das Connossement zur Löschung präsentirt. Der Capitain bestritt diese letztere Behauptung, erklärte sie übrigens auch für irrelevant, weil Bauck bei Voraussetzung eines solchen Falles nur als Beauftragter des Fawcus zu gelten hätte.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 26. April 1854:

da, betreffend die Einrede des unrechten Beklagten, es sich im vorliegenden Fall nur darum fragt, wer dem Kläger gegenüber als Empfänger der fraglichen Ladung Steinkohlen anzusehen,

daß der Beklagte den Beweis zu führen habe:

daß er dem Capitain Bakker oder dessen Schiffsmakler rechtzeitig die Anzeige gemacht, daß H. Bauck Inhaber des betreffenden in blanco indossirten Connossements sei.

151.

Capitain Taggenbrock, Schiff Christiane, Kläger, gegen J. Becker, Beklagten.

Aus dem Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 26. April 1854:

da bei Stipulirung der Fracht nach ausgeliefertem Gewicht in Ermangelung einer anderweitigen Bestimmung nur Bruttogewicht verstanden werden kann.

152.

H. H. F. Martens, Kläger, Widerbeklagter, gegen Capitain Muhl, Schiff Labora, Beklagten, Widerkläger.

Martens belangte den beklagtischen Capitain wegen Schadensersatz auf abgelieferte 5 Säcke Krackmandeln, welche durch Ueberströmung schädlicher Flüssigkeiten, die mit verladen gewesen seien, verdorben wären. Der Beklagte wies diese Forderung zurück, weil das Connossement vom Everführer rein quittirt, auch mit der Clausel „Inhalt und Gewicht unbekannt, frei von Beschädigung" gezeichnet worden wäre, und forderte reconveniendo die Fracht für jene Waare mit Crt.℔ 19. 11 ß. Hierauf erwiederte Kläger, der Schaden sei einerseits äußerlich nicht bemerkbar gewesen, und andererseits durch die Schuld des Beklagten, nämlich durch schlechte Stauung verursacht worden, deshalb könne sich Beklagter weder auf die reine Quittung des Connossements noch auf jene darin enthaltene Clausel berufen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 4. Mai 1851:

da das vorliegende Connossement die Clausel „frei von Beschädigung“ enthält,

der Beklagte aber hiernach wegen des in Rede stehenden Schadens nur verantwortlich gemacht werden kann, wenn ein solcher Schaden durch mangelhafte Stauung herbeigeführt wurde,

daß Kläger den obigen Beweis zu führen habe.

Vgl. über den ferneren Verlauf der Sache No. 159.

153.

Capitain Wardill Jaques, Englisches Schiff Deptford, Kläger, gegen J. Jonassohn jun. & Reunert, Beklagte.

Das Schiff des Klägers hatte ausweise Connossements 14 Keel Kohlen in England eingenommen und in Hamburg ausgeliefert. Das Connossement enthielt die Angabe: „freight as per charterparty“. Die Chartepartie bestimmte: „freight being paid at the rate of 16 £ per Keel and in proportion for parts of a Keel. *The freight to be paid on 15 Keels.*“ Kläger behauptete nun, diese letzteren Worte bedeuteten, daß jedenfalls für 15 Keels Fracht bezahlt werden solle. In England wären nämlich die Kohlenmaaße an den verschiedenen Abladeplätzen sehr verschieden, daher pflege der Rheder, um nicht zu riskiren, daß er nach den am Abladeplatz gebräuchlichen, ihm ungünstigen Maaßen eine zu geringe Fracht erhalte, eine der Trächtigkeit seines Schiffs entsprechende Durchschnittsfracht als Minimum sich auszubedingen. Demnach forderte er Fracht für 15 Keels. Der Beklagte wollte nur Fracht für 14 Keels zugestehen, weil nur so viel verladen sei, und jene Bestimmung den Sinn habe, es solle höchstens, also auch wenn das Schiff mehr eingenommen habe, für 15 Keels bezahlt werden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. Mai 1851:

da in dem vorliegenden Connossement indistincte bestimmt ist, daß die Ladung für 15 Keel gerechnet werden solle,

daß Beklagte die pro resto libellirten £ 16 zu bezahlen schuldig.

154.

J. M. Precht nom. Capitain Th. Cunnington, Englisches Schiff Eagle, Kläger, gegen F. C. F. Möller, Beklagten.

Der Beklagte wollte die in £ Sterl. stipulirte Fracht in Courant-Geld zahlen, womit der Beklagte nicht zufrieden war, und den Betrag in Banco-Geld einklagte.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. Mai 1854:

da der Beklagte nicht berechtigt ist, die in englischer Valuta stipulirte Fracht anders als in effectivem englischen Gelde oder nach kurzem Cours in Banco zu bezahlen,

daß Beklagter den libellirten Frachtbelauf von £ 1. s. 7 sammt 25 pCt. Primage effectiv oder nach kurzem Cours in Banco, nebst 11 ß Crt. für Staderzoll, zu bezahlen schuldig.

155.

Dr. Knauth mand. nom. Faber & Fletscher in Bremen, Kläger, gegen Gebrüder Schiller & Co., Beklagte.

Laut Charteparte vom 31. December 1853 haben Carl Focke Wwe. & Sohn in Bremen im Auftrage von Gebrüder Schiller & Co. das damals auf einer Fahrt nach Odessa befindliche, bremische Schiff Minna Capitain Denker von Faber & Fletscher, den Rhedern des Schiffs, für eine Reise von Odessa nach einem Hafen von Großbritannien oder des Continents zwischen Havre und Hamburg, mit einer Ladung Talg, Getraide, Saat oder andere Güter gechartert. Im § 3 der Charter war deren Aufhebung stipulirt worden, wenn der Capitain auf seiner Hinreise nach Odessa in Constantinopel erfahren sollte, daß der Hafen von Odessa für die Bremer Flagge in Blokade-Zustand versetzt oder daselbst die Ausfuhr von Getraide verboten wäre. Für unterbleibende Erfüllung der Chartepartie war eine Strafe von £ 1500 festgesetzt worden. — Das Schiff kam am 9/21. Februar 1854 in Odessa an, die Befrachter hatten für dasselbe eine Ladung Roggen bestimmt, welche indessen, obschon bereits in Leichtern befindlich, um an Bord des

Schiffes gebracht zu werden, wegen eines bis zum 1. September selbigen Jahres erlassenen Getreide-Ausfuhrverbots nicht verladen werden konnte. Nach Ablauf der stipulirten Liegezeit protestirte der Capitain wegen nicht erhaltener Ladung. Er bekam von den Abladern Kellner & Co. die Antwort, der Zweck der Chartepartie sei, Getraide auszuführen, die Ausführung dieses Zweckes sei durch höhere Gewalt zeitweilig gehindert worden, doch wollten Befrachter sich von der Chartepartie nicht lossagen, der Capitain möge warten, bis es ihnen durch höchste Verordnung wieder gestattet werde, die für das Schiff bereit liegende Ladung an Bord zu schaffen. Der Capitain protestirte darauf wegen Ueberliegegeld; als dessen Zahlung von Kellner & Co. verweigert wurde, erklärte derselbe, er halte sich nunmehr befugt, frei über sein Schiff zu disponiren, contrahirte mit anderen Befrachtern und ging von Odessa ab. Die Rheder des Schiffs Faber & Fletscher stellten darauf gegen Gebrüder Schiller & Co. eine Klage auf die stipulirte Conventionalstrafe von £ 1500 an, weil dieselben in Odessa keine Ladung geliefert, mithin die Chartepartie unerfüllt gelassen hätten.

Die Beklagten brachten im Wesentlichen folgende Einwendungen vor: 1) Die Einrede der eigenen Schuld, indem Capitain Denker sein Schiff zu spät ladefertig gemacht habe. 2) Die Einrede der höheren Gewalt, welche den Befrachtern die Erfüllung der Chartepartie unmöglich gemacht habe, indem wegen des erlassenen Getraideausfuhrverbots die Verladung des für das Schiff bestimmten Roggen unausführbar geworden sei. Daß nach der Chartepartie auch andere Waaren verladen werden durften, könne nicht in Betracht kommen, da es bei derselben wesentlich auf den Transport einer Getraideladung abgesehen sei, wie dies auch aus der im § 3 enthaltenen, eine eventuelle Aufhebung des Frachtcontracts bedingenden — oben angeführten — Clausel hervorgehe. Uebrigens hätte auch eine aus anderen Waaren bestehende Ladung dem Schiffer nicht gegeben werden können. 3) Es wäre den klägerischen Ansprüchen wegen unterlassener Beladung jedenfalls dadurch praejudicirt, daß der Capitain sich gleich nach Ablauf der Liegezeit von der Chartepartie losgesagt habe und von Odessa abgesegelt sei. Daß Kellner & Co. ihm kein Ueberliegegeld vergüten wollten, hätte ihn dazu nicht berechtigen können, indem die Frage, ob solches zu bezahlen war,

mit den Beklagten selber, den Charterern des Schiffs, abgemacht werden mußte. 4) Die in der Chartepartie stipulirte Conventionalstrafe könne nicht gefordert werden, weil eine solche Forderung immer ein Verschulden auf Seiten des Verpflichteten voraussetze, welches hier keinenfalls vorliege. Ein Fautfrachtanspruch aber könne im vorliegenden Falle nur auf die halbe Fracht gerichtet sein, weil die Reise nicht von Bremen sondern von Odessa aus begonnen habe, das Schiff nicht in Folge der Chartepartie, sondern kraft eigenen früheren Entschlusses der Rheder nach Odessa gefahren sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. Juni 1854:

da, bei nicht einmal vorliegender Behauptung, daß Capitain Denker von Kellner & Co., als er ihnen alsbald nach seiner am 21. Februar erfolgten Ankunft zu Odessa die Ladefertigkeit seines Schiffes Minna zum 28. Februar ankündigte, zu größerer Beschleunigung derselben aufgefordert sei, die Einrede der eigenen Schuld aller Substantiirung ermangelt,

die Beklagten aber, wenn sie von der Erfüllung der vorliegenden Chartepartie auch bei Nichteintritt der in derselben sub 3 stipulirten Resolutiv-Bedingungen liberirt sein wollten, falls sie durch Ausfuhrverbot — ohne alle Mitwirkung einer an Seiten des Schiffes Minna stattgehabten culposen Verzögerung — behindert würden, das Schiff mit Getraide zu beladen, solches ausdrücklich hätten ausbedingen müssen,

in Ermangelung dessen aber nach allgemeinen Rechtsprincipien — und daß diese in Bremen als dem locus contractus in der hier fraglichen Beziehung modificirt seien, wird von den Beklagten nicht behauptet — der Nachtheil des in dem fremden Hafen, wohin das Schiff um seine Ladung einzunehmen versegeln mußte, ergangenen Verbotes, welches die Beklagten in der freien Benutzung ihrer contractlichen Rechte beschränkte, nicht das Schiff, sondern diesem gegenüber — auch abgesehen davon, daß nicht unwahrscheinlich Kellner & Co. durch größere Diligenz den Nachtheil hätten abwenden können — lediglich die Beklagten, welche bei Abschluß der Chartepartie die Möglichkeit eines solchen Hindernisses zu erwägen hatten, treffen darf,

Jurist. Abhandl. von Heise und Cropp Bd. 2. Abh. XVIII.
Lord Tenterden (Abbott) Treatise of the Law

relative to Merchant Ships and Seamen (6. Ausg.) p. 532. 533. Holt System of the Shipping and Navigation Laws (2. Ausg. p. 347)

da ferner die Einwendung der Beklagten, daß Capitain Denker, unerachtet ihm auch auf seinen nach Ablauf der contractlichen Liegezeit levirten Protest keine Ladung in Aussicht gestellt wurde, dennoch mit seinem Schiffe ferner zu Odessa hätte verbleiben müssen, unbegründet ist,

auch endlich die eventuelle beklagtische Einwendung, daß nicht die in der Charteparte bestimmte Conventionalstrafe, sondern Fautfracht hätte gefordert werden müssen, jedenfalls nicht von Relevanz ist, weil nach der eigenen beklagtischen Angabe eine noch wesentlich höhere Fracht als bis zum Belauf der Conventionalstrafe in Aussicht stand, nach bereits mehrfältig ergangenen Entscheidungen der hiesigen Gerichte aber,

> Archiv für das Handelsrecht Bd. I. p. 377. 382.
> Handelsger. Erkenntniß in Sachen Dris. Biesterfeld m. n. gegen Heinemann & Co. vom 15. Janr. 1852.
> Handelsger. Erkenntniß in Sachen Dris. Knauth m. n. gegen Pehmöller vom 6. December 1852 und Obergerichtliches Erkenntniß in eadem causa vom 17. Januar 1853,

der Fautfracht-Anspruch des Schiffes in einem Falle, wo dasselbe nach einem andern Platze behufs seiner Beladung abgehen mußte, sich auf die ganze Fracht erstreckt,

die Beklagten auch nicht etwa behaupten, daß in dieser Hinsicht zu Bremen für sie günstigere Principien als hieselbst in Geltung seien,

> daß Beklagte die libellirten £ 1500 dem m. n. Kläger zu bezahlen schuldig.

Das Obergericht erkannte auf beklagtische Appellation am 10. Juli 1854:

> daß, um so mehr als in dem vorliegenden Falle die Vermuthung nahe lag, daß einer der Contrahenten auch ganz ohne sein Verschulden an der Erfüllung des Contracts durch äußere Umstände gehindert werden könne, und daher die festgesetzte Conventionalstrafe als die Stelle einer

etwaigen anderweitigen Schadens-Ermittelung vertretend anzusehen ist, das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 8. Juni d. J. lediglich zu bestätigen sei.

156.

F. D. Bieber & Söhne, Kläger, Widerbeklagte, gegen Johannes Pieter Vos, Capitain des niederländischen Schiffes Betje Pronk, später H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger, für denselben, Beklagten, Widerkläger.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 8. Juni 1854, des Obergerichts vom 14. Juli 1854, des Oberappellationsgerichts vom 20. Januar 1855.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. No. 106. S. 947 flg. — Neues Archiv für Handelsrecht. Bd. 1. S. 51 flg.

157.

Gans & Franck, Kläger, gegen Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, Schiffsmakler, Beklagten.

Die Kläger hatten dem Beklagten 80 Fässer Waaren übergeben zur Versendung nach Sidney mit dem Schiff Alma & Olga Capitain Osnabrück. Die Fracht war zu 3 £ per Ton und 15 % Primage verabredet und ließ der Beklagte den Capitain ein Connossement mit £ 52. 4 s. Fracht und 15 % Primage zeichnen. Der Kläger behauptete, es habe der Beklagte diese Fracht um 12 £ zu hoch angesetzt, indem dieselbe nicht von dem ganzen ermittelten Maaß der Waaren, sondern nur von 4/5 desselben hätte berechnet werden dürfen. Es sei nämlich Usanz bei Verladung von Waaren in Fässern 1/5 des ermittelten Maaßes für die Frachtberechnung abzusetzen. Da Kläger vergeblich den Capitain zur Rectification des Connossements citirt hätte, indem derselbe bereits abgegangen wäre, müsse Beklagter für dieses Versehen aufkommen und die zuviel berechneten 12 £ bezahlen event. deponiren, um von den Klägern

nach Vorweis eines Connossements mit der Quittung des Capitains über erhaltene £ 52. 4 s. ex deposito erhoben zu werden. Seitens des Beklagten wurde, abgesehen von sonstigen Einwendungen, das Bestehen jener Usanz in Abrede gestellt.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. Juni 1854:

da der in Rede stehende Abzug von 1/3 keineswegs in der Art usanzmäßig ist, als daß es einer desfallsigen ausdrücklichen Vereinbarung nicht bedürfte,

die Kläger aber, daß hier eine solche Statt fand, nicht zu behaupten vermögen,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen.

158.

Carl Wm. Möller, M. J. C. Möller's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capitain L. A. Viademonte Schiff Esperanza, Kläger, gegen G. Kohrs & Co., Beklagte.

Der Capitain Viademonte hatte in das Schiff Esperanza 480/4 Kisten Cigarren ohne Ueberkisten geladen und in Hamburg an G. Kohrs & Co. abzuliefern. Die Reise war stürmisch gewesen, mehrere Kisten zeigten sich bei der Löschung äußerlich ramponirt und beschädigt, 12/4 Kisten fehlten ganz. Der Capitain hatte die im § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk von 1786 vorgeschriebene Anzeige vor der Löschung nicht vorgenommen. G. Kohrs & Co. nahmen den Capitain, nicht wegen der beschädigten Einzelkisten, sondern wegen der fehlenden 12/4 Kisten auf Grund jenes § 9 in Anspruch, und wollten daher die gegen sie eingeklagte Fracht retiniren. Der Capitain bestritt die Anwendbarkeit jener Vorschrift im vorliegenden Falle, weil die fehlenden 12/4 Kisten gänzlich zerbrochen und in Splittern und Stücken durch die übrige Ladung zerfallen wären. Mithin sei gar keine Lage vorhanden gewesen, welche hätte inspicirt werden können. Auch hätte man den Defect erst bei vollendeter Löschung bemerken können, das Fehlende sei auf dem Schiffsboden aufgefunden.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. Juni 1854:

da im vorliegenden Fall die Beklagten — ohne den Capitain für die Beschädigung an der gelieferten Waare in Anspruch zu nehmen — den an verladenen 480/4 Kisten Cigarren befundenen Defect ersetzt verlangen,

der Schiffer auch diesem Anspruch gegenüber sich nicht darauf berufen kann, daß er solchen Defect erst nach Löschung der in Empfang genommenen 480/4 Kisten bemerken konnte, weil er schon wegen der unbestrittenen und bei der stattgehabten stürmischen Reise mit der höchsten Wahrscheinlichkeit zu vermuthenden äußeren Beschädigung der sehr schwachen Kisten zu der im § 9 der Verordnung vom 27. März 1786 vorgeschriebenen Anzeige verpflichtet war,

— — — — — — — — — — —

daß Capitain Viademonte schuldig sei, den an den verladenen 480/4 Kisten Cigarren sich ergebenden Defect den Beklagten zu vergüten.

159.

H. H. F. Martens, Kläger, Widerbeklagter, gegen Capitain Muhl Schiff Labora, Beklagten, Widerkläger.

In dem oben Nro. 152 mitgetheilten Erkenntniß vom 4. Mai 1854 hatte das Handelsgericht dem Kläger den Beweis auferlegt, daß der beklagtische Capitain den an den abgelieferten Krackmandeln befindlichen Schaden durch mangelhafte Stauung herbeigeführt habe. Der Kläger tritt diesen Beweis an, indem er dem Beklagten einen Eid darüber deferirt, daß nicht Flüssigkeiten auf oder neben den Mandeln gestauet seien. Der Beklagte beruft sich auf seine Verklarung, in welcher er schon beschworen habe, daß gut gestauet worden sei, und will sich deshalb auf diese Eidesdelation nicht einlassen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 26. Juni 1854:

daß, da im vorliegenden Fall die beigebrachte Verklarung als genügende Gewissensvertretung gelten kann, auf den klägerischen Eidesantrag nicht einzugehen, somit nunmehr

Kläger mit seinem Klaganspruche abzuweisen, auch als Reconvent schuldig sei, den libellirten Frachtbelauf von Crt.℔ 19. 11 ß dem Beklagten Widerkläger zu bezahlen.

160.

Carl Thiel und Rudolph Schlebehaus, Kläger, gegen Capitain J. J. Hansen vom Holländischen Dampfschiffe Elve, Beklagten.

Die Kläger hatten vom beklagtischen Capitain diverse Bleche ausgeliefert erhalten und machten ihn wegen einer Beschädigung derselben verantwortlich, weil er deren Lage ohne die im art. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 vorgeschriebene Anzeige und Besichtigung gebrochen habe. Obwohl nämlich diese Bleche ohne Fustage oder Emballage verladen waren, hielten sie diese Vorschrift des art. 9 dennoch für anwendbar auf den vorliegenden Fall, weil die Beschädigung vor Brechung der Lage äußerlich sichtbar gewesen sei.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. Juni 1854:

da der art. 9 der Verordnung von 1786 auf den vorliegenden Fall, in welchem es sich um eine ohne Fustage oder Emballage verladene Waare handelt, keine Anwendung leidet,

den Klägern also der Beweis der eventualiter von ihnen behaupteten fehlerhaften Stauung obliegt,

daß Kläger den Beweis zu führen habe:

daß die an den fraglichen Blechen befundene Beschädigung durch fehlerhafte Stauung derselben herbeigeführt sei.

161.

C. Th. Petersen, Kläger, gegen Knöhr & Burchard, als Makler des Schiffs Neptunus Capitain Furanda, Beklagte.

Der Kläger hatte gegen den Capitain Furanda wegen nicht rechtzeitiger Unterzeichnung der Connossemente protestirt, und klagte die Kosten des Protestes mit Crt.℔ 7. 8 ß gegen die beklagtischen

Schiffsmakler ein, welche er persönlich zur Bezahlung dieses Betrags für verantwortlich hielt, weil sie das Receive der Waaren angenommen hätten. Wenn der Schiffsmakler dies thue, übernehme er damit persönlich die Verpflichtung, dem Ablader rechtzeitig die Connossemente auszuliefern.

Das Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 10. Juli 1854 wies die Klage ab:

da die Beklagten hier persönlich besprochen sind, wegen der libellirten Crt. ℳ 7. 8 ß aber ersichtlich an dieselben persönlich dem Kläger kein Anspruch zusteht.

162.

Dr. Knauth m. n. Capitain G. von Sydow Schiff Scandia, Kläger, gegen A. H. Brauss, Beklagten.

Gegen die eingeklagte Fracht wurden von dem Beklagten mehrere Einwände vorgebracht, der Kläger verweigerte jedoch eine Einlassung auf dieselben, bevor der Frachtbelauf bezahlt oder doch deponirt worden sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 10. Juli 1854:

daß Beklagter nach Maßgabe der Verordnung vom 5. December 1766 den an sich liquiden Frachtbrief von £ 498 12 s. 2 p. einstweilen ad deposit. jud. zu bringen schuldig, quo facto m. n. Kläger vollständig zu repliciren hat.

Ebenso erkannte die erste Kammer des Handelsgerichts in Sachen Dr. Ludw. Noack mand. nom. Capitain L. Beckmann vom Schiff Helene, Klägers, gegen J. C. Jacobj & Sohn, Beklagte, am 17. December 1855.

163.

R. M. Sloman jun. Schiffsmakler nom. Capitain J. Geelts Schiff Thames, Kläger, gegen Schulte & Schemmann, Beklagte.

Die Beklagten hatten am 19. October 1853 eine ihnen von ihren Committenten in Berlin zugesandte Kiste Waaren in das

Schiff des klägerischen Capitains nach London verladen. Auf dieser Kiste hafteten Pr. Crt.-℔ 80 Fracht und Spesen bis Hamburg, welche am 12. November 1853 den Beklagten von dem Makler des Capitains R. M. Sloman jun. vergütet wurden. Später meldete Letzterer, die Kiste sei von dem Destinatair in London nicht angenommen und forderte obige Summe, welche sie den Beklagten nur vorgeschossen hätten, wieder zurück.

Die Beklagten entgegneten, sie hätten jene Pr. Crt.-℔ 80 keineswegs als Vorschuß erhalten, auch nicht beansprucht, daß ihnen dieser Betrag eher gezahlt werde, als bis die Sache in Ordnung gegangen, d. h. die Kiste abseiten des Destinatairs empfangen und von demselben die Fracht nebst allen Spesen bezahlt sei. Als ihnen nun über drei Wochen nach der Verladung Sloman jene Summe vergütet habe, hätten sie voraussetzen müssen, daß die Sache in dieser Weise in Ordnung gegangen sei, was ihnen überdies damals ausdrücklich von ihm bestätigt wäre. Sie hätten daher, da sie nur Spediteure in dieser Angelegenheit gewesen, diesen Betrag mit ihren Committenten im Inlande verrechnet, und würden in Folge der Nachlässigkeit des Klägers, welcher sie nicht rechtzeitig über den wirklichen Stand der Sache unterrichtet habe, in Schaden gerathen, wenn sie genöthigt wären, die Summe wieder herauszugeben.

Kläger stellte es in Abrede, bei Bezahlung der Pr. Crt.-℔ 80 an die Beklagten erklärt zu haben, die Sache sei in Ordnung gegangen, im Gegentheil habe er ihnen ausdrücklich die Pr. Crt.-℔ 80 lediglich auf ihren Namen creditirt.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. Juli 1854:

da die klägerische Reclamation jedenfalls den Beweis bedingt, daß der Kläger, als derselbe reichlich 3 Wochen nach stattgehabter Verladung die Nachnahme mit Bco.-℔ 160 den Beklagten auszahlte, diese davon in Kenntniß setzte, daß die Auszahlung nur unter Vorbehalt richtigen Eingangs stattfinde,

indem nämlich, wenn solches nicht geschah, die Beklagten mit vollem Rechte die Sache als in Ordnung gegangen ansehen durften,

daß — unter eventuellem Vorbehalt weiterer beklagtischer Competentien — vorgängig Kläger den obigen Beweis zu führen schuldig.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts hat dies Erkenntniß auf Imploration des Klägers am 26. August 1851 in restitutorio bestätigt:

da die Beklagten allerdings keine Veranlassung hatten, die erst geraume Zeit nach Verladung der in Rede stehenden Kiste ihnen ausgezahlte Nachnahme als einen ihnen persönlich geleisteten Vorschuß zu betrachten, vielmehr — ohne einen ausdrücklichen klägerischen Vorbehalt — annehmen mußten, daß die ihnen ausbezahlte Summe inzwischen vom Empfänger der Kiste eingegangen sei.

164.

J. & H. Magnus, Kläger, gegen Capitain J. H. Decker Schiff Marietta, modo A. J. Schön & Co. als Rheder des gedachten Schiffes, Beklagte.

Die Kläger machen den beklagtischen Capitain wegen Beschädigung einer ihnen von demselben abgelieferten Kiste Waaren verantwortlich. Der Capitain beruft sich auf die im Connossement enthaltene Clausel „free of damage", die Kläger halten die Bezugnahme auf diese Clausel für unstatthaft, weil der Capitain im Connossement zugleich bekannt habe, die Waaren „in good order and well conditioned" erhalten zu haben.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. August 1854:

da die Kläger aus dem vorliegenden Connossement, welches ausdrücklich free of damage gezeichnet ist, ihren Anspruch auf unbeschädigte Lieferung der fraglichen Kiste nicht herleiten können,

der Capitain Decker vielmehr für die an solcher Kiste befundene Beschädigung nur unter der Voraussetzung eines ihm zur Last fallenden Versehens oder ordnungswidriger Behandlung der Waare an Bord verantwortlich gemacht werden kann,

daß die Kläger solchen Beweis zu führen haben.

Vgl. unten Nro. 178, wo sich ein ferneres Erkenntniß in dieser Sache angeführt findet.

165.

Wilh. Barth, Kläger, gegen J. M. Böhrt & Sohn in Vollmacht der Neuen sechsten Assecuranz-Compagnie von 1851, Beklagte.

W. Barth, welcher bei J. M. Böhrt & Sohn in Vollmacht etc. für Waaren auf dem Schiffe Auguste Capitain Lüdering Versicherung genommen, und in Bremen durch seine Commissionaire Müller & Gloystein einen Einschuß von Louisd'or ℔ 800 zur Havariegrosse dieses Schiffs gezahlt hatte, klagte gegen die genannten Assecuradeure auf Erstattung von zwei Drittheilen dieses Einschusses mit Bco.℔ 1173. 5 ß. Zur Begründung dieses Anspruchs ward von Barth, außer der Police, nur ein Schein folgenden Inhalts beigebracht:

„Von Herren C. Müller & Gloystein empfingen wir heute den Einschuß zur Havarie des Schiffes Auguste Capitain Lüdering für 100 Colli Schmalz mit 800 ℔ Ld'or à 5 ℔, welches wir hiemit bescheinigen.

Bremen, d. 21. Juni 1851. E. C. Schramm & Co."

Die Beklagten erklärten diese Bescheinigung für völlig ungenügend, zumal sie jedes officiellen Charakters entbehre, und verweigerten den geforderten Einschuß bis zur Beibringung besserer Beweise.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 30. August 1851:

da den Assecuradeurs in keiner Weise zugemuthet werden kann, auf ein Document hin, wie solches in Anl. 1. vorliegt, den üblichen Einschuß zur Havarie zu leisten,

daß Kläger mit seiner Klage angebrachtermaßen abzuweisen sei.

166.

Meyer & Bartels m. n. J. R. Backhaus in Bremen, Kläger, gegen Joh. Marbs, Rheder und Verfrachter des Schiffes Maria, Beklagten.

Es war hier geklagt auf Bco.℔ 720, als Mehrbetrag für bezahlte Assecuranz-Prämie, weil das Schiff Maria nicht — wie

Beklagter in der mit den Klägern abgeschlossenen Chartepartie garantirt habe — so classificirt gewesen sei, daß die Versicherung auf die Ladung zu der gewöhnlichen Prämie und Bedingungen erhalten werden konnte. Es handelte sich hiebei um die Classificirung von Seiten des Hamburgischen Assecuranzvereins, welcher die den Hamburgischen Hafen einlaufenden Schiffe, Hamburgische und fremde, besichtigen läßt und nach ihrer Güte und Sicherheit classificirt. Das Schiff Maria war in die Classe A b 1 gesetzt worden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 4. September 1854:

da die vom Beklagten am Schluß der vorliegenden Chartepartie übernommene Garantie ihrem unverkennbaren Sinne nach nur dahin geht, daß die Classe, in welcher das Schiff Maria stehe, im Assecuranzgeschäfte der Art erachtet werde, daß auf Grund derselben der Versicherer der Ladung nicht auf Erhöhung der sonst gewöhnlichen Prämie oder auf andere ungünstigere Bedingungen zu bestehen pflege,

das Schiff Maria aber, wie sich aus Anlage C ergiebt, zur fraglichen Zeit A b 1 classificirt war und der Beklagte mit Recht behauptet, daß im hiesigen Assecuranzgeschäfte eine solche Classificirung keineswegs schon zu einer Erhöhung der Prämie oder zu einer sonstigen für den Assecurirten ungünstigeren Bedingung Veranlassung giebt,

daß mand. nom. Kläger mit ihrer Klage abzuweisen seien.

167.

Dr. Carl Petersen subst. nom. Dris. H. A. Malm mand. nom. Arend Ockelmann und Johann Hinrich Jessen in Blankenese für sich und mand. nom. D. von Riegen, A. Breckwoldt und D. Bohn in Blankenese, Kläger, gegen Capitain A. J. de Carmo Pincheiro Portugiesisches Schiff Leonor und G. G. F. Becker & Co. als Deputirte der Ladungs-Interessenten des genannten Schiffes, Beklagte.

Der Capitain de Carmo war am 2. Mai 1854 mit seinem Schiffe Leonor an der Westküste Holsteins unweit Büsum auf dem Buschsand festgerathen und steckte eine Nothflagge aus, worauf fünf Blankeneser Ewer mit ca. 40 Mann zur Hülfe herankamen. Die-

selben löschten den größeren Theil der Ladung in ihre Ewer, machten dadurch das Schiff flott und brachten es wieder in das Fahrwasser, in die Süderpiep. Daselbst blieb das Schiff während der Nacht vom 2ten auf den 3ten Mai und wurde am letzteren Tage nach Neuwerk, wo ein Hamburgischer Admiralitätslootse an Bord kam, und am 4. Mai nach Hamburg gebracht. Von den Blankenesern blieben abwechselnd einige auf dem Schiff, welches leck geworden war und leisteten bei den Pumpen Hülfe. Die gelöschten Waaren wurden von ihnen nach Blankenese gebracht, daselbst öffentlich verkauft und ihnen ¼ des Nettoerlöses mit Crt.℔ 4680 zugesprochen.

Mit dieser Vergütung waren die Kläger nicht zufrieden, indem sie behaupteten, daß dieselbe nur für den geretteten Theil der Ladung, nicht für das Schiff und die übrige Ladung valedire. Sie beanspruchten noch eine Summe von Crt.℔ 5000, wonach sie im Ganzen von dem ca. Crt.℔ 53000 betragenden Gesammtwerth des Schiffs und der ganzen Ladung eine Vergütung von 18 bis 19 pCt. würden erhalten haben. Diese Forderung könne nicht für übermäßig gehalten werden, zumal die geleistete Hülfe mit großer Gefahr für die Kläger verbunden gewesen sei. Denn, wäre am 3. Mai ein Sturm ausgebrochen, so wäre das lecke Schiff mit denjenigen von ihnen, welche sich darauf befanden, unzweifelhaft untergegangen.

Die Beklagten entgegneten, daß die Ansprüche der Kläger durch den ihnen gegebenen Antheil vom Auctionserlös der nach Blankenese gebrachten Güter vollständig erledigt wären, eventuell könne ihnen nur noch eine geringe Vergütung zugesprochen werden, weil die Witterung in keiner Hinsicht gefährlich gewesen, außerdem auch noch zu berücksichtigen sei, daß die Kläger pflichtwidriger Weise den gelöschten Theil der Ladung nicht nach Hamburg sondern nach Blankenese gebracht hätten, woraus deren Eigenthümern ein großer Nachtheil entstanden wäre.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. September 1851:

da das vorliegende unangefochten gebliebene Erkenntniß der Pinneberger Landdrostei, wie dessen Inhalt ergiebt, allerdings, indem es den Klägern den vierten Theil des Auctionserlöses der verkauften Güter — nach vorgängigem Abzug der Massekosten und Gebühren — adjudicirte, mit in computum brachte, „daß durch

die beschaffte theilweise Entlöschung das Schiff wieder flott geworden und in den Stand gebracht, seine Reise fortzusetzen",

sonach von einem weiteren Anspruche der Kläger nur hinsichtlich derjenigen Hülfe die Rede sein kann, welche sie dem Schiffe und dem in demselben nach Hamburg gelangten Theil der Ladung annoch nach jenem Zeitpunkte leisteten, wo das Schiff wieder flott geworden, und zwar selbstverständlich mit Ausschluß der — jedenfalls durch die Pinneberger Dijudicatur miterledigten — ferneren Leichtung, welche zufolge der — in dieser Beziehung freilich mit der Verklarung nicht übereinstimmenden — Anl. 1. noch im Süder-Piep geschehen sein soll,

diese Hülfeleistung nun sich darauf beschränkt hat, daß Einer der Kläger vom 2. Mai Nachmittags bis zum Abend des nächsten Tages, nämlich bis bei Neuwerk ein Admiralitätslootse an Bord kam, das Schiff als Lootse führte und daß, weil das Schiff viel Wasser machte, abwechselnd Einige der Leute aus den klägerischen Ewern, welche die gelöschten Güter an Bord hatten, der Schiffsmannschaft bis zum Abend des 4. Mai bei den Pumpen Assistenz leisteten,

für solche Leistungen aber, in Berücksichtigung, daß die Kläger, indem sie die aus dem Schiffe gelöschten Güter, anstatt dieselben in den hiesigen Hafen zu bringen, der Kirchspielvogtei zu Blankenese überantworteten, unverkennbar für die Interessenten von Schiff und Ladung erheblichen Schaden herbeiführten, den Klägern nicht mehr als die Summe von Bco.ℳ 500 adjudicirt werden darf,

daß Beklagte solchen Betrag von Bco.ℳ 500 dem subst. nom. Kläger zu bezahlen schuldig.

168.

Dr. Petersen mand. nom. A. W. Powles & Co. in Liverpool, Kläger, gegen Capitain James Hill vom Schiffe Amethyst, modo R. M. Sloman junr., Schiffsmakler, als Caventen für denselben, Beklagten.

Den im handelsgerichtlichen Erkenntniß vom 1. December 1853 (S. Erstes Heft dieser Sammlung No. 128) ihm auferlegten

Beweis trat der Beklagte nicht an, und war demnach die Fracht so zu berechnen, als wäre das Schiff außer dem erforderlichen Ballastgut nur mit Taback beladen gewesen. Der Kläger berechnete die Fracht folgendermaßen: das in der Charteparttie angegebene register-tonnage von 142 tons betrage 10,000 Englische Cubfß. Davon wären nach der Charteparttie 40 tons oder 2400 Cubfß. für Holz als Ballast per ton à 2 £ zu rechnen, was 80 £ ergebe; so daß für Taback ein Laderaum von 7600 Cubfß. übrig bleibe. Eine Serone Taback wöge brutto 104½ ℔, netto 94½ ℔ und nähme einen Cubikraum von 6 Fuß 5½ Zoll ein. Danach nähme eine Quantität Taback, welche 1 ton (oder 2240 Engl. ℔) Nettogewicht habe — wornach die Fracht zufolge der Charteparttie à 5 £ 10 s. zu berechnen — einen Cubikraum von 153 Fuß ein. Mithin ergebe die Proportion — 153 Cbfß. : 1 ton = 7600 Cbfß. : x — in x = 49 67/100 die Anzahl tons Nettogewicht des in dem Schiffe zu verladenden Tabacks. Nähme man für 49 67/100 tons die runde Zahl 50 tons, so sei dafür eine Fracht von 275 £ zu berechnen, was mit Hinzurechnung obiger 80 £ für Ballastgut zusammen 355 £ betrage. Wenn diese Summe von der abseiten des Capitains eincassirten Stückgut-Fracht in Abzug gebracht werde, ergebe sich für die Kläger ein Guthaben von Bco.✗ 3414. 6 β. — Nach der Berechnung der Beklagten sollte dies Guthaben nur Bco.✗ 140. 10 β betragen. Dieselbe unterschied sich von der klägerischen Berechnung darin, daß erstens der Ladungsraum größer angenommen wurde, nämlich zu 11,000 Engl. Cbfß., und zweitens nicht nach Seronen sondern Bündeln oder Ballen Taback gerechnet wurde, welche letztere eine geringere Thara haben, und so fest gestauet (eingeschroben) werden können, daß sie im Schiff 10 pCt. weniger Raum einnehmen als eine Messung außerhalb des Schiffes ergiebt. — Der Kläger war eventuell damit einverstanden, daß nach einem Durchschnitt von Taback in Seronen, Kisten und Bündeln gerechnet werde, bestand aber darauf, daß der Ladungsraum nur zu 10,000 Cubfß. angenommen werde.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. October 1854:

da der vom Beklagten behauptete und in Anlage D. erwähnte Umstand, daß der „Amethyst“ auf einer Reise von hier nach

Australien eine Ladung von mehr als 13,000 Hamb. Cubfß. an Bord gehabt, nicht in Betracht kommen kann,

vielmehr, nachdem der Beklagte seiner Zeit den wirklichen Laderaum den Klägern gegenüber nicht constatiren ließ, bei Berechnung der Fracht nur wie in Anlage 6 — nach Maßgabe der in der Chartepartie angegebenen tonnage, nicht zum Nachtheil des Beklagten — ein Laderaum von 10,000 Engl. Cubkfß. angenommen werden kann,

da ferner, in Ermangelung jeder Angabe in der Chartepartie, ob bei der für Taback nach ausgeliefertem Nettogewicht stipulirten Fracht Taback in Seronen, in Bündeln oder in Kisten verstanden sei, es richtig erscheint, daß die nunmehr klägerischerseits eventuell beantragte Durchschnittsberechnung eintrete, jedoch mit der Modification, daß bei Taback in Bündeln die 10 pCt., welche zufolge Anlage D bei gehöriger Stauung an Laderaum gewonnen werden, in computum kommen,

da hiernach die ganze Fracht, welche die Kläger zu bezahlen hatten, auf £ 389. 7 s. auskommt,

hievon aber, als Beklagter die Manifestfracht von Bco.₰ 5307. 7 ß erhob, nur noch £ 174. 8 s. 4 d. oder — à 13 ₰ 4 ß — Bco.₰ 2311 restirten, und sonach dem mand. nom. Kläger, nach bereits durch Erkenntniß vom 29. Mai dieses Jahrs adjudicirten Bco.₰ 440. 10 ß, annoch die Summe von Bco.₰ 2555. 13 ß zuzusprechen ist,

> daß Beklagter solche Bco.₰ 2555. 13 ß dem mand. nom. Kläger zu bezahlen schuldig.

Das Obergericht erkannte auf Appellation des Beklagten am 13. November 1854:

> daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 2. October 1854, insofern es den Schiffsraum als 10,000 Cubfß. groß annimmt und mithin den Laderaum für Taback auf 7600 Cubfß. feststellt, aus den in dem Erkenntnisse angeführten Gründen zu bestätigen;
>
> übrigens aber bei Berechnung der Quantität Taback, welche hätte geladen werden können, die nur ausnahmsweise vorkommende Packung in Kisten nicht mit in Betracht zu ziehen, sondern der bei der Packung halb in Bündeln halb in

Seronen sich ergebende Durchschnitt anzunehmen, und zwar in der auch vom Handelsgerichte befolgten Art, daß bei Taback in Bündeln die 10 pCt., welche bei gehöriger Stauung an Laderaum gewonnen werden, in computum kommen;

da nun aber das ermittelte Nettogewicht der hier gewogenen 10 Ballen La Guayra Taback nicht, wie in der klägerischen Berechnung angenommen, 1446 ℔ spanisches, sondern 1446 ℔ hamburgisches Gewicht ist, und sich darnach für Taback in Bündeln nicht, wie von dem Beklagten berechnet ist, ein Laderaum für 74 tons sondern für 79 tons ergiebt, während für Taback in Seronen ein Laderaum für 50 tons anzunehmen ist,

da demnach ein durchschnittlicher Laderaum von 64½ tons herauskommt,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 2. October d. J., in so weit es den Schiffsraum als 10,000 Cubikfuß annimmt, zu confirmiren, im Uebrigen aber dahin zu reformiren:

daß Beklagter außer den durch das Erkenntniß vom 29. Mai d. J. adjudicirten Bco.℀ 440. 10 β noch Bco.℀ 1954. 4 β dem mand. nom. Kläger zu bezahlen schuldig.

169.

Dr. Carl Petersen indossat. nom. P. E. Gestrin Wwe rectius derselbe mand. nom. E. J. Hjorth modo dessen Curatores bonorum und Alexander Lundborg zu Björneborg, cessionar. nom. P. E. Gestrin Wwe, Kläger, gegen Conrad A. Auffm'Ordt in Vollmacht der Neuen dritten Assecuranz-Compagnie und die im Bescheide vom 6. Mai 1852 genannten Consorten, Beklagte.

Im October 1849 ließ A. Lundborg zu Björneborg in Finnland das ihm und dem E. J. Hjorth gehörende Schiff Neptun durch P. E. Gestrin Wwe. in Hamburg für die Reise von Lübeck nach Björneborg versichern. Das Schiff wurde von dessen Capitain Salin mittelst Anbohrung weggesetzt, es ging in der Nacht des 1. November 1849 an der schwedischen Küste unter. Von Seiten

der Assecuradeure wurden gegen den an sie erhobenen Anspruch mehrere Einwendungen erhoben, welche sich namentlich auch auf den Umstand gründeten, daß der Capitain Salin den Auftrag zur Assecuranz des Schiffes vermittelt habe. Ein früheres, am 26. Septbr. 1853 in dieser Sache abgegebenes, Erkenntniß des Handelsgerichts findet sich im ersten Heft dieser Sammlung unter Nro. 118 aufgeführt.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte ferner am 5. October 1854:

1) daß die nunmehr opponirten „proceßhindernden" Einreden, — welche die zufolge § 15 des Allgemeinen Plans dem Assecurirten und denjenigen, die nach § 13 beim Abschluß der Versicherung ihm gleichstehen, obliegende Verpflichtung zur aufrichtigen Mittheilung soweit ausdehnen wollen, daß Capitain Salin bei Beförderung des Assecuranzauftrags von seinen angeblich schon damals gehegten böslichen Gedanken, sowie von einer verbrecherischen Handlung, welche er sich angeblich früher in Bezug auf ein anderes Schiff schuldig machte, hätte Mittheilung machen müssen, — zu verwerfen,

wobei denn auch die beiläufige beklagtische Bemerkung, daß Lundborg von jener angeblichen früheren Handlung des Salin, nämlich der angeblichen Wegsetzung des Delphin, Kenntniß gehabt, viel zu unbestimmt vorgebracht wird, um zum Beweise gestellt zu werden, obwohl es seine Richtigkeit hat, daß die Verantwortlichkeit des Casco-Versicherers cessiren muß, wenn der Rheder die Führung seines Schiffs einem Manne anvertraute, von dem er wußte, daß derselbe sich bereits der Wegsetzung eines Schiffes schuldig gemacht;

— — — — — — — — — — — —

3) daß mand. nom. Käger nachzuweisen habe: — — —

c. entweder daß Lundborg von Hjorth beauftragt war, den Schiffspart des letzteren versichern zu lassen,
oder daß Lundborg dirigirender Rheder des Neptunus und als solcher, nach dem zu Björneborg geltenden Rechte oder Gebrauche, auch ohne besonderen Auftrag autorisirt war, den Part seines Mitrheders versichern zu lassen;

4) daß dagegen den Beklagten nicht nur

a) der Beweis,

daß das Schiff Neptunus unter Mitwissenschaft des Lundborg oder des Hjorth weggesetzt wurde,

sondern auch, da zwar — unerachtet die von Capitain Salin und seiner Mannschaft belegte Verklarung überhaupt und also auch, insofern darin die Seetüchtigkeit des Schiffes bezeugt wird, als ein glaubwürdiges Document nicht erscheinen kann — kein Grund vorliegt, nachdem das Schiff seine Reise von Travemünde bis unweit Grislehamn glücklich vollbracht hat und sich bei der stattgehabten Besichtigung nur die befundenen Bohrlöcher als Ursache seiner Verunglückung ausgewiesen haben, die klägerische Partei annoch hinsichtlich der Seetüchtigkeit des Schiffes mit einem Beweise zu belasten, doch den Beklagten der Beweis des Gegentheils zu verstatten ist,

b) der Beweis nachzulassen,

daß der Neptunus bei Antritt seiner versicherten Reise nicht in seetüchtigem Zustande gewesen.

170.

Carl Pflugk modo dessen Wittwe und Erben, Kläger, gegen Karl F. Bubendey in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1840 und Consorten, Beklagte.

Nachdem Kläger mit ihrem Anspruch auf Vergütung eines Totalschadens abgewiesen waren (S. Erstes Heft dieser Sammlung Nro. 103, woselbst sich auch die dieser Sache zu Grunde liegenden thatsächlichen Verhältnisse kurz angegeben finden), wandten sie sich an den Dispacheur, zur Aufmachung des Schadens. Derselbe legte in seiner Dispache vom 12. August 1853 den Beklagten nur die taxirten Reparaturkosten mit Bco. ℳ 3940 zur Last. Mit dieser Berechnung nicht zufrieden, veranlaßten die Kläger, daß dem Dispacheur vom Handelsgericht die Aufmachung einer neuen Dispache salvo cujuscumque jure committirt wurde, nach welcher die Schadensvergütung in der Differenz zwischen der Taxe des Schiffs

in der Police und dem Verkaufserlös bestehen sollte. Die hienach aufgemachte Dispache vom 10. März 1854 berechnete den Schaden auf Bco.ℳ 32,775.

Diese Summe wurde von den Klägern in ihren ferneren Anträgen gefordert. Es habe an den nöthigen Geldmitteln zur Bestreitung der Reparaturkosten und anderer Ausgaben gefehlt, auch habe der Capitain betrügerischer Weise das Schiff durchaus zum Verkauf bringen und nicht repariren wollen. Die Beklagten müßten aber nicht allein den aus der erlittenen Havarie, sondern auch den durch diesen „forcirten Verkauf" entstandenen Schaden ersetzen.

Die Beklagten beriefen sich darauf, daß, nach Abweisung der Kläger mit ihrer Forderung eines Totalschadens, nur ein partieller Schaden vorliege, für dessen Berechnung lediglich die erste Dispache vom 12. August 1853 maaßgebend sein könne. Die Voraussetzung, unter welcher einer solchen Berechnung nach dem Allgemeinen Plan die Taxe der Police zu Grunde gelegt werden könnte, nämlich völlige Unmöglichkeit der Reparatur, läge hier nicht vor. Für den durch die Schuld des Capitains herbeigeführten Verkauf des Schiffs hätten Beklagte um so weniger aufzukommen, weil der Capitain durch Vollmacht abseiten des klägerischen Erblassers zum Verkauf ermächtigt gewesen sei, auch die Kläger durch sorgsameres Benehmen den erlittenen Schaden hätten abwenden können.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 9. October 1854:

da weder der Umstand, daß das Schiff Adolph von den zu Valparaiso abseiten des hamburgischen Consulats ernannten Sachverständigen in reparirtem Zustande nur um 1500 $ Ch. Ct. höher als in seinem beschädigten Zustande taxirt wurde, noch der Umstand, daß Capitain Reimers, nachdem auf desfallsige öffentliche Aufforderung sich ein Bodmereigeber nicht gemeldet hatte, angeblich keine Mittel zur Stelle gehabt, um sofort die Reparatur in Angriff zu nehmen, einen Grund abgeben kann, den Schaden, welchen der demnächst Statt gehabte Verkauf des Schiffes herbeiführte, den Beklagten zur Last zu bringen,

auch gar nicht zu ermitteln ist, ob solcher Verkauf gleichmäßig geschehen sein würde, wenn sich nicht Capitain Reimers im Besitze

der in dem Schreiben des klägerischen Erblassers vom 1. October 1849 (Anlage 7) erwähnten unbeschränkten Vollmacht, „mit dem Adolph anzufangen, was er für das Beste halte" befunden hätte,

wie denn überdies — zumal ja nach Inhalt der Klage Capitain Reimers selbst der Käufer des Schiffes geworden ist — mit großer Wahrscheinlichkeit angenommen werden darf, daß die Kläger den Schaden hätten abwenden können, wenn sie nicht nach Empfang des Schreibens vom 25. Juli 1851, welches sie von der Havarie des Schiffes und der Intention des Capitain Reimers, eventuell dasselbe „zu einem guten Preise loszuschlagen", unterrichtete, die Sache, ohne auch nur den Beklagten die erforderliche Kenntniß zu geben, gänzlich ihrem Schicksal überlassen hätten,

daß zwar den Klägern über das Erbieten der Beklagten, die in der vorliegenden Dispache vom 12. August vorigen Jahres berechneten Bco.$ 3940 — ein Jeder zu seinem Antheile — gegen Tilgung der Unterschriften auf der Police zahlen zu wollen, hiemit Acte zu ertheilen, im Uebrigen aber Kläger mit ihrer Klage abzuweisen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation der Kläger, am 6. Juli 1855, unter namentlicher Berücksichtigung der §§ 11 Absatz 3 sub a, 41, 102 und 114 des Allg. Plans, bestätigt.

171.

D. F. Weber & Co., Kläger, gegen J. A. Schröder & Co., Beklagte.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 14. October 1854, des Obergerichts vom 29. November 1854, des Oberappellationsgerichts vom 12. Decbr. 1855.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen. Bd. 2. No. 127. S. 1136 flg. Vgl. Neues Archiv für Handelsrecht. Bd. 2. S. 267.

172.

Meyer & Bartels, Kläger, gegen M. T. Schmidt, Beklagten.

Der Beklagte hatte von den Klägern eine in Delfzyl zu löschende Ladung gekauft. Ueber die Zeit der Löschung war zwischen Beiden nichts verabredet. Der Beklagte gebrauchte 14 Tage. Dadurch waren die Kläger ihrem Verfrachter gegenüber, indem sie nur 7 unentgeltliche Löschtage hatten, in die Lage gekommen, ein Ueberliegegeld für 7 Tage vergüten zu müssen. Dieses fordern sie nunmehr von dem Beklagten mit Ld'or ℛ 175 oder Bco. ℳ 378. 6 β zurück, indem sie behaupten, daß derselbe, in Ermangelung besonderer Vorworte, nur eine so lange Zeit zum Löschen hätte beanspruchen können, als dazu nothwendig erforderlich gewesen sei, daß aber die unentgeltliche Liegezeit von 7 Tagen hiefür vollkommen ausgereicht habe. — Der Beklagte verweigert die Zahlung, weil er, nach bestehender Usanz, da keine anderweitige Verabredung getroffen, Anspruch auf eine 15tägige Löschzeit gehabt habe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 30. October 1851:

da der Beklagte nicht zu behaupten vermag, daß ihm, als er, ohne schon Chartepartie und Connossemente gesehen zu haben, den fraglichen Handel abschloß, von den Klägern zugesichert worden, es seien in der Chartepartie 15 Liegetage für die Entlöschung stipulirt oder doch von einer für Laden und Löschen zusammen stipulirten Liegezeit noch 15 Tage für die Entlöschung übrig,

nun aber die stillschweigende Garantie der Kläger sich keineswegs nach einem bestehenden Handelsgebrauche weiter erstreckte, als dahin, daß dem Beklagten eine zur bequemen Entlöschung ausreichende Liegezeit — wie sie dem Beklagten in dem Zeitraum von 7 Tagen völlig zu Theil wurde — gewährt sei,

daß Beklagte von den annoch in lite befindlichen Bco. ℳ 457. 11½ β die Summe von Bco. ℳ 378. 6 β den Klägern zu bezahlen schuldig.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration des Beklagten in restitutorio am 9. December 1851:

da es nicht dem Beklagten oblag, bei Abschluß des fraglichen

Handels die sonst übliche Liegezeit von 14 Tagen sich ausdrücklich auszubedingen, vielmehr die Verkäufer, welche überdies allein zur Zeit des Verkaufsabschlusses von der Sachlage Kenntniß haben konnten, falls sie weniger als die sonst übliche Liegezeit gewähren wollten, den Beklagten hievon in Kenntniß setzen mußten,

da hienach höchstens den Klägern der Beweis einer eventuell von ihnen behaupteten Usanz nachgelassen werden kann, derzufolge beim Verkauf schwimmender Ladungen, in Ermangelung einer ausdrücklichen oder stillschweigenden Uebereinkunft wegen der Liegetage, nicht die sonst übliche 14tägige Liegezeit in Betracht kommt, sondern der Käufer nur eine zur wirklichen Entlöschung des Schiffes bequem ausreichende Liegezeit zu beanspruchen hat,

daß das Erkenntniß vom 30. October v. J. dahin zu reformiren, daß Kläger in Betreff der fraglichen Bco. ℳ 378. 6 β mit ihrer Klage abzuweisen, sie wollten und könnten denn die Existenz einer dem Obigen entsprechenden Usanz erweisen.

Das Obergericht hat auf Contraimploration der Kläger in contrarestitutorio am 2. März 1855 das Erkenntniß der ersten Kammer vom 30. October 1854 wieder hergestellt:

da, auch abgesehen von dem im Erkenntniß der ersten Kammer vom 30. October v. J. geltend gemachten Handelsgebrauch, es in der Natur der Sache liegt, daß der Käufer einer schwimmenden Ladung, wenn er ein Mehreres, als zur Entlöschung derselben erforderlich ist, an noch nicht verbrauchten Liegetagen in Anspruch nehmen will, dies ausdrücklich ausbedingen muß,

auch die im Erkenntnisse contra quod angeführte, jedenfalls nur in Ermangelung anderweitiger Bestimmung durch Chartepartie oder Connossement geltende, usanzmäßige 14tägige Liegezeit für den hiesigen Schiffsverkehr für das vorliegende Verhältniß nicht in Betracht kommt.

173.

Johs. Schuback & Söhne im Auftrage von Felix Peñasco in Cadix, als Rheder des spanischen Schiffes Maria de los Reyes, Kläger, gegen Carl Woermann, Beklagten.*)

Das klägerische Schiff wurde vom Beklagten am 20. Nov. 1853 in Hamburg für eine Reise von da nach Havana und zurück gechartert. Der § 4 der Chartepartie lautet: „das Schiff soll am 15. December d. J. in Hamburg abgefertigt werden. — Zum Löschen und Laden in Havana werden 45 laufende Tage festgesetzt, welche in Havana den Tag, nachdem sich der Capitain zum Löschen bereit erklärt, beginnen, und endigen, wenn der Capitain die obengenannte Ladung empfangen hat und ganz abgefertigt ist; für jeden Ueberliegetag hat der Befrachter dem Capitain täglich £ 5 zu vergüten. Für den Fall, daß das Wetter nach dem 15. December weich bleibt, so steht es dem Befrachter zu, das Schiff etwas später zu expediren, die nach dem 15. December verflossenen Tage indessen werden von den oben stipulirten 45 Tagen abgezogen. Bei der Rückkunft hier muß die Entlöschung so rasch als möglich geschehen." Am 30. November wurde dem Beklagten das Schiff zur Disposition gestellt. Am 7. December fing er mit der Beladung an. Als der Beklagte am 15. December, zu welcher Zeit Frostwetter war, das Schiff noch nicht expedirt hatte, wurde gegen ihn deshalb von Seiten des klägerischen Capitains protestirt und zugleich durch eine Besichtigung der Schifferalten festgestellt, daß das Schiff keine volle zur Antretung der Reise geeignete Ladung habe. Am folgenden Tage, dem 16. December, veranlaßte der Beklagte eine nochmalige Besichtigung durch die Schifferalten, um zu constatiren, daß das Schiff noch nicht segelfertig sei, indem die Segel nicht angeschlagen, die Wasserfässer nicht gefüllt waren, und das Schiff auch keinen Proviant an Bord hatte. Das Schiff wurde am 28. December expedirt, konnte aber erst nach dem 3. Februar wegfahren, weil bis zu diesem Tage die Schifffahrt des Frostes wegen gänzlich geschlossen war. Der Kläger forderte nun vom Beklagten Ueberliegegeld für 50 Tage vom 15. December 1853 bis zum 3. Februar 1854 à 5 £, zusammen £ 250.

*) Vgl. Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 2. S. 239 flg. S. 363.

Der Beklagte machte folgende Einwendungen: 1) Ueberliegegeld könne nicht gefordert werden, indem der § 4 der Chartepartie solches nur für eine Verzögerung in Havana stipulire. 2) Ueberliegegeld könne auch höchstens nur bis zur Expedirung des Schiffes, also bis zum 23. December, gefordert werden. 3) Schadensersatz aber könne deshalb nicht beansprucht werden, weil das klägerische Schiff in Wahrheit gar keinen Schaden erlitten hätte, indem dasselbe, auch wenn es am 15. December expedirt wäre, des andauernden Frostwetters wegen doch nicht hätte früher abgehen können. 4) Es sei das Schiff nicht am 20. November, dem Tage des Abschlusses der Chartepartie, sondern erst am 30. November dem Beklagten zur Disposition gestellt, was auch von ihm sofort gegen den Schiffsmakler Bolten, welcher die Geschäfte des klägerischen Schiffs besorgte, monirt sei; und müsse deshalb ebenfalls der Expeditionstermin um 10 Tage, also bis zum 25. December, hinausgeschoben werden. 5) Nach Besichtigung der Schifferalten sei das Schiff am 16. December noch nicht segelfertig gewesen, und könne daher auch aus diesem Grunde nicht von jenem Tage an Ueberliegegeld oder Schadensersatz gefordert werden. 6) Von den für Havana bestimmten 45 Liegetagen seien nur 20 Tage gebraucht, die übrigen 25 Tage müßten der Expedirung in Hamburg zu Gute kommen, wonach, wenn man den 15. December oder — nach dem obigen Einwand sub 4 — den 25. December als Expeditionstag ansehe, im Ganzen, statt jener 45 Liegetage, nur respective 33 oder 23 consumirt seien.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. November 1854:

da, wenn in einer Chartepartie für die Zeit, welche der Befrachter bis zur Abfertigung des Schiffes mehr verbraucht, als ihm in der Chartepartie concedirt, ein Liegegeld stipulirt wurde, zwar eintretenden Falles dieses contractliche Liegegeld vergütet werden muß, ohne daß es darauf ankommt, ob die Rhederei durch die Verzögerung Schaden erlitt,

andererseits aber eben so wenig in Betracht kommt, ob ein besonderer Nachtheil, welcher der Rhederei — z. B. wegen inmittelst eingetretenen, den Abgang des Schiffes behindernden, Frostwetters — in Folge der Verzögerung zuging, durch das Liegegeld seine völlige Ausgleichung findet,

weil ja der Befrachter nur von seinem contractlichen Rechte, gegen Vergütung des stipulirten Liegegeldes das Schiff erst nach Ablauf der unentgeldlichen Liegezeit abzufertigen, Gebrauch machte — et qui jure suo utitur neminem laedit,

da sonach, wenn in der vorliegenden Chartepartie (Anl. 1) für den Fall einer hieselbst, über den 15. December v. J. hinaus, verzögerten Abfertigung des klägerischen Schiffes Liegegeld stipulirt wäre, ein desfallsiger Anspruch sich doch — weil ja unbestritten das Schiff am 28. December abgefertigt war -- nie weiter als auf ein Liegegeld für 13 Tage erstrecken könnte,

da jedoch in der Anlage 1 bezüglich einer Verzögerung der hiesigen Abfertigung ersichtlich überall kein Liegegeld stipulirt ist und daher auch kein contractlicher Anspruch auf Liegegeld, sondern nur ein Anspruch auf Ersatz des wirklichen Schadens, den der Kläger durch die Verzögerung der Abfertigung erlitt, geltend gemacht werden kann,

die angestellte Klage aber keineswegs einen solchen Schadensanspruch fundirt, vielmehr ohne Weiteres für die Zeit vom 15. December v. J. bis zum 3. Februar d. J. ein „Ueberliegegeld" von 250 £ beansprucht,

daß mand. nom. Kläger mit ihrer Klage angebrachtermaaßen abzuweisen.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Kläger am 29. Januar 1855:

da der § 4 der zwischen dem Capitain Font und dem Beklagten am 20. November 1853 abgeschlossenen Chartepartie augenfällig darauf berechnet gewesen ist, das klägerische Schiff wo möglich vor dem Winterlager hieselbst zu bewahren,

da offenbar in diesem Sinne der 15. December als bestimmter Abfertigungstag stipulirt worden ist, und, wenn es dem Beklagten für den Fall, daß das Wetter nach dem 15. December weich bleiben sollte, zugestanden wurde, das Schiff etwas später zu expediren, wogegen sodann die nach dem 15. December verflossenen Tage von den zum Löschen und Laden in Havana stipulirten 45 Tagen in Abzug gebracht werden sollten, doch dieses Zugeständniß, da bereits vor dem 15. December Frostwetter eingetreten, von selbst hinweggefallen war, und der Beklagte unter diesen Umständen nur um so

dringender Veranlassung hatte, den Abfertigungstermin einzuhalten, um den Capitain in den Stand zu setzen, jeden günstigen Umschlag der Witterung zum Abgange seines Schiffes zu benutzen,

da sich demnach der Beklagte seit dem 15. December mit der Erfüllung seiner contractlichen Verbindlichkeiten in schuldvollem Verzuge befand, und es sich nur darum handeln kann, ob Umstände vorliegen, welche die rechtlichen Folgen dieses Verzuges für den Beklagten aufzuheben vermögen,

da in dieser Beziehung von dem Beklagten geltend gemacht worden ist, daß ihm das klägerische Schiff anstatt am 20. November (dem Tage des Abschlusses der Chartepartie) erst am 30. November zur Disposition gestellt worden sei, so wie daß sich nach dem Atteste der Schiffer=Alten vom 16. December das Schiff an diesem Tage nicht in segelfertigem Zustande befunden habe,

da jedoch, den ersteren Umstand anlangend, weder in der am 20. November abgeschlossenen Chartepartie die sofortige Lieferung des Schiffes ausbedungen, noch auch beklagtischerseits, wie dies doch hätte geschehen müssen, gegen den Capitain wegen verspäteter Lieferung des Schiffes Protest erhoben worden ist, jedenfalls aber dieser Umstand um deswillen nicht weiter in Betracht kommen kann, weil der Beklagte, wie er solches nicht in Abrede zu stellen vermocht, mit dem Beladen des Schiffes erst am 7. December den Anfang gemacht hat,

das Attest der Schifferalten vom 16. December aber, wornach das Schiff an diesem Tage nicht segelfertig gewesen, durch deren eigenes Attest vom 15. December, wornach das Schiff wegen ungenügender Ladung seine Reise nicht antreten konnte, seine vollständige Erledigung findet, indem nicht zu ersehen ist, wie dem Capitain, dessen Schiff sich durch Schuld des Befrachters wegen ungenügender Ladung überall nicht in segelfähigem Zustande befand, ein Vorwurf daraus gemacht werden soll, daß er das Schiff durch Anschlagen der Segel, Füllen der Wasserfässer und Einnahme von Proviant, was Alles bekanntlich erst kurz vor dem Abgange zu geschehen pflegt, nicht in segelfertigen Zustand gesetzt hatte,

da die Folgen der contractlichen mora darin bestehen, daß der Beklagte allen aus seinem Verzuge entstandenen Schaden dem klägerischen Mandanten zu ersetzen hat, und kein Grund vorliegt, die

Entschädigung von 5 £ per Tag, welche § 4 der Chartepartie für den Verzug beim Löschen und Laden stipulirt worden ist, nicht auch für den vorliegenden Fall als maaßgebend anzunehmen,

da auch die in Havana zum Löschen und Laden bestimmten und zu diesem Zwecke daselbst nicht consumirten Tage auf den, in Folge des beklagtischen Verzuges, hierorts veranlaßten Aufenthalt nicht in Abzug gebracht werden dürfen, indem solcher Abzug nach Maßgabe der Chartepartie lediglich auf den nicht eingetretenen Fall beschränkt worden ist, daß das Schiff bei anhaltend weichem Wetter etwas später von Hamburg expedirt werden sollte, das desfallsige Zugeständniß aber durch das eingetretene Frostwetter von selbst hinweggefallen war,

da jedoch die Folgen des schuldvollen Verzuges des Beklagten für den Letzteren dann hinwegfallen würden, wenn während des hier fraglichen Zeitraums, somit, da von keiner Seiten bestritten worden ist, daß die Schiffahrt vom 28. December 1853 bis zum 3. Februar 1854 gänzlich geschlossen war, zwischen dem 15. und dem 28. December die Schifffahrt der Art gehemmt war, daß das klägerische Schiff dennoch nicht hätte in See gelangen können, woraus übrigens consequenter Weise folgt, daß, wenn gleich die Schifffahrt nicht während des ganzen Zeitraums vom 15. bis 28. December, dagegen während einiger Tage nach dem 15. December in obgedachter Weise gehemmt gewesen sein sollte, diese Tage dem Beklagten zu Gute zu rechnen sein würden, demnach auch dieser Umstand bei dem, dem Beklagten annoch nachzulassenden, Beweise zu berücksichtigen ist,

daß das Handelsgerichtliche Erkenntniß a quo d. 2. November v. J. wieder aufzuheben, und Beklagter schuldig ist, die eingeklagten 250 £ an die mand. nom. Kläger zu bezahlen, er könnte und wollte denn den Beweis führen:

daß in Folge der damals bestehenden Witterungsverhältnisse die Schifffahrt seit dem 15. December bis zum 28. December 1853, oder doch wie lange nach dem 15. December der Art gehemmt war, daß das klägerische Schiff Maria de los Reyes, auch wenn dasselbe am 15. December vom Beklagten abgefertigt worden wäre, dennoch nicht hätte abgehen können.

174.

Bödeker & Röver Schiffsmakler nom. Capitain J. Mullett Schiff Ward Jackson, Kläger, gegen Schulte & Schemmann, Beklagte.

Aus dem Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 2. November 1854:

da Nichts vorliegt, was Capitain Mullett entfreien könnte, den Beklagten einen wirklichen Schaden zu ersetzen, den dieselben etwa unvermeidlich dadurch erleiden, daß er ihnen die zwei verschiedenen Parteien Eisen, welche er zufolge seiner Connossemente als separirte Frachtgüter an Bord nahm und daher selbstverständlich auch separirt abliefern mußte, vermischt lieferte,

indem ja dieser Umstand in der von dem Ewerführer ertheilten Quittung ausdrücklich bemerkt ist.

175.

L. F. Lorent am Ende & Co., als Correspondenten der Rhederei des Schiffes Industrie, Capitain J. Baumann, Kläger, gegen J. D. Stockfleth, Beklagten.

L. F. Lorent am Ende & Co., als Correspondenten der Rhederei des dänischen Schiffs Industrie Capitain J. Baumann, hatten über dieses Schiff mit J. D. Stockfleth eine Chartepartie abgeschlossen für eine im Sommer 1854 von Archangel nach der Ostküste Englands oder einem Hafen Hollands zu beschaffende Frachtfahrt. Im Eingang der Chartepartie ward das Schiff als „circa 125 dänische Commerzlasten groß" angegeben. Sub 2 verpflichtete sich der Befrachter, das Schiff in Archangel mit einer vollen und bequemen Ladung Hafer (circa 2100 Quarters) oder einer vollen und bequemen Ladung Roggen zu beladen. Sub 3 ward die Fracht bei einer Bestimmung nach der Ostküste Englands auf 10 s. sterl. per ausgelieferten Quarter Imperial Measure Hafer festgesetzt; im Falle einer Abweisung des Schiffes von Archangel durch ein Blokade-Geschwader sollte die Chartepartie aufgehoben und der Befrachter verpflichtet sein, dem Capitain eine Vergütung im Belaufe der halben stipulirten Fracht auf 2400 Quarters Hafer auszuzahlen.

Das Schiff kam ungeachtet der Blokade glücklich in Archangel an, erhielt jedoch daselbst von den Correspondenten der Befrachter keine Ladung, und schloß daher der Capitain einen andern Frachtcontract nach Dundee ab für £ 1100 en rouche Fracht. Es behaupteten nun Lorent am Ende & Co., daß sie nach der ursprünglichen Chartepartie mit Stockfleth £ 1200, nämlich für 2400 Quarters Hafer pr. Quarter 10 s. sterl., verdient haben würden, und klagten gegen Diesen die Differenz von £ 100 nebst einigen Unkosten, zusammen £ 148. 11 s. 2 d. ein. — Stockfleth wandte unter Anderem ein, das Schiff habe nicht, wie in der eingeklagten Fautfrachtberechnung angenommen wäre, 2400 Quarters Hafer einladen, also auch nicht nach der mit ihm abgeschlossenen Chartepartie £ 1200 verdienen können, Kläger müßten beweisen, daß das Schiff die von ihnen behauptete Ladefähigkeit habe. Es sei ferner dem Capitain vor dem Abschluß jenes Frachtcontracts zu £ 1100 eine Fracht zu £ 1200 angeboten worden, welche er ohne Grund abgelehnt habe, und wäre es daher seine eigene Schuld, wenn er den von ihm erwarteten Verdienst nicht gemacht habe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 11. November 1854:

— — — — — — — — — — — — —

da — so viel die Größe der in Rechnung gestellten Fautfracht betrifft — in der vorliegenden Chartepartie offenbar davon ausgegangen ist, daß das als: „circa 125 dänische Commerzlasten groß" angegebene Schiff 2400 Quarters ausliefern werde, die Kläger also mit Recht auch bei Berechnung der Fautfracht diesen Maaßstab bis zum Beweis des Gegentheils zu Grunde legen,

da endlich dem Beklagten der Beweis seiner Behauptung, daß dem Capitain Baumann rechtzeitig eine höhere Fracht als zu £ 1100 angeboten wurde, nicht abgeschnitten werden darf,

daß — — — — — der Beklagte entweder copulativ oder alternativ den Beweis:

daß das Schiff Industrie, wenn mit einer vollen und bequemen Ladung Hafer nach England beladen, bei der stipulirten Fracht von 10 s. sterl. per ausgelieferten Quarter Imperial Measure, nicht mehr als £ 1051

8 s. 10 d. oder doch weniger und wie viel weniger als £ 1200 an Fracht verdient haben würde,

oder den Beweis zu führen habe:

daß dem Capitain Baumann in Archangel rechtzeitig eine angemessene Fracht, die sich höher und wie viel höher stellte, als die in Anlage 3 in Anrechnung gebrachte, fest angeboten worden.

Vergl. über den ferneren Verlauf der Sache Nro. 196.

176.

Gustav Balck, Kläger, gegen Gustav Wieler, Beklagten.

Es ward in dieser Sache aus einer Charteparttie, welche der Kläger als Verfrachter mit dem Beklagten als Befrachter abgeschlossen hatte, Fracht eingeklagt, von welcher der Beklagte verschiedene Abzüge machen wollte.

Die Chartepartie enthielt nämlich sub 10 folgende Bestimmung: „Die dem Capitain zum gewöhnlichen Schiffsbedarf benöthigten Gelder werden demselben von des Befrachters Correspondenten frei von Commission und Zinsen à Conto der Fracht zum Cours von 5 ß Bco. per Hayti $ vorgeschossen". Craykowsky, Correspondent des Beklagten, hatte dem Capitain in Cap Hayti auf San Domingo nicht allein baare Vorschüsse gemacht, sondern auch für ihn an die Mannschaft Beträge in span. $ bezahlt und ihm aus seinem eigenen Lager Waaren zum Schiffsbedarf verkauft. Der Beklagte nahm auch für diese Beträge den in der Chartepartie stipulirten Cours an, während der Kläger einen für sich günstigeren Cours berechnete. Letzterer hielt es namentlich nicht für gerechtfertigt, die ersteren in spanischen $ bezahlten Beträge wieder in Hayti $ umzurechnen, um den in der Charter festgesetzten Cours darauf anwenden zu können.

In der Chartepartie war ferner bei Ausbedingung der Fracht von £ 850 en bloc folgende Clausel hinzugefügt: „Zur Berechtigung der (wie vorstehend) bedungenen Fracht garantirt der Capitain die Größe der zur Disposition des Befrachters stehenden Schiffsräumte zur Einnahme von wenigstens 200 tons à 2240 ℔ Netto englisches Gewicht Caffee in Säcken in St. Domingo, und, im Fall das Schiff weniger wie das vorstehend garantirte Quantum

Caffee in Säcken in St. Domingo laden kann, soll dem Capitain hieselbst von der vorstehend bedungenen Fracht so viel pro rata decortirt werden, wie das Schiff weniger wie das garantirte Quantum Caffee in Säcken hat laden können". Der Beklagte behauptete nun, das Schiff habe das festgesetzte Quantum Waaren nicht laden können, und beanspruchte aus diesem Grunde eine Herabsetzung der Fracht. Doch hatte er oder sein Correspondent es unterlassen, gegen den Schiffer das Gewicht der eingenommenen Ladung zu constatiren. Eine Hauptstreitfrage hiebei war, ob der Kläger beweisen müsse, daß das Schiff die garantirte Größe habe, oder umgekehrt der Beklagte, daß dies nicht der Fall sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 20. November 1854:

da der Kläger mit Unrecht die in der vorliegenden Chartepartie sub 10 enthaltene Bestimmung hinsichtlich des Courses nur auf baare Vorschüsse, welche dem Schiffer ausgezahlt wurden, beschränkt und nicht auch auf Zahlungen, welche für ihn geleistet, sowie auf schuldig gebliebene Rechnungsbeträge für Schiffsbedürfnisse bezogen wissen will, — — — — — — — — — — —

da hingegen, was den beklagtischen Anspruch auf Minderung der Fracht nach Maaßgabe der sub 3 in der Chartepartie enthaltenen Bestimmung betrifft, solcher Anspruch, nachdem das Gewicht der an Bord gelangten — überdies nicht auf Caffee in Säcken beschränkten — Ladung überall nicht gegen den Schiffer constatirt wurde, den Beweis bedingt, daß und wie weit das Schiff Carlos Habanero die garantirte Ladefähigkeit für 200 tons à 2240 ℔ netto englisch Gewicht Caffee in Säcken nicht dargeboten habe,

daß, unter Abweisung der Klage ratione residui, Beklagter hinsichtlich des in Abzug gebrachten Betrags von £ 23. 12 s. 10 d. den obigen Beweis zu führen schuldig.

Das Obergericht erkannte auf Appellation des Klägers am 5. Januar 1855:

da abgesehen von der klägerischen Behauptung, daß der Capitain für die ihm gelieferten Waaren baare Bezahlung in harten Piastern angeboten habe, der Beklagte nach der Chartepartie unzweifelhaft berechtigt sein würde, nicht nur für die Geldvorschüsse sondern auch

für die gelieferten Waaren den in der Chartepartie bedungenen Cours zu berechnen,

während dagegen der Correspondent des Befrachters, wenn der Capitain ihm anbot, die gelieferten und in Rechnung gestellten Waaren in harten Piastern baar zu bezahlen, dieses Anerbieten abzulehnen nicht berechtigt war, — — — — — — — —

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 20. November 1851, unter Verwerfung der ersten Beschwerde, auf Grund der zweiten Beschwerde, soweit es die Ansätze für Waaren betrifft, dahin zu reformiren:

daß dem Kläger annoch ein Beweis dahin nachzulassen:

daß er vor oder bei Unterzeichnung der ihm vorgelegten Abrechnung baare Bezahlung der ihm gelieferten Waaren in harten Piastern angeboten habe.

Der Beklagte hatte gegen jenes Erkenntniß der ersten Kammer vom 20. November 1854 das Rechtsmittel der Restitution eingelegt, und erkannte darauf die zweite Kammer des Handelsgerichts am 16. Juli 1856:

daß die Formalien des eingelegten Rechtsmittels der Restitution, da die Sache nach Einleitung eines weitaussehenden Beweisverfahrens in processualischer Rücksicht den Character einer Frachtsache verloren hat, für gewahrt zu erachten,

und in der Sache selbst,

da in der vorliegenden Chartepartie nicht etwa stipulirt ist, daß die Fracht nach Verhältniß der eingenommenen Anzahl von tons zu bezahlen, sondern im § 3 nur für den Fall, daß das zu £ 850 en rouche vercharterte Schiff die garantirte Ladefähigkeit von 200 tons Caffee in Säcken bei der Beladung nicht ausweisen sollte, für den fehlenden Raum ein verhältnißmäßiger Abzug an der bedungenen Fracht vereinbart ist,

da demnach eine Fautfracht hier gar nicht in Frage steht, sondern es nur darauf ankömmt, ob das Schiff die garantirte Ladefähigkeit hatte oder nicht, für die Frage aber, wen in dieser Beziehung die Beweislast treffe, allerdings der Umstand entscheidend ist, daß das eingenommene Gewicht nicht gegen den Schiffer constatirt worden, indem aus diesem Grunde weder das Manifest ohne

Weiteres für maßgebend erachtet, noch dem Schiffer, solange nicht einmal feststeht, wie viel er eingenommen hat, der Beweis, daß er mehr einnehmen konnte, auferlegt werden darf,

daß das Erkenntniß der ersten Kammer vom 20. November 1854, soweit dasselbe angefochten worden, zu confirmiren sei.

177.

Dr. F. Th. Müller mand. nom. Capitain J. Breckwoldt Schiff Mariane, Kläger, gegen Suse & Co., Beklagte.

Das von Suse & Co. gecharterte Schiff Mariane Capitain J. Breckwoldt sollte im Frühjahr 1854 von Kopenhagen nach Riga gehen und dort seine Ladung einnehmen. Breckwoldt befürchtete, wegen des damaligen russischen Krieges, eine Blokade des Hafens von Riga und kam den 19. Mai nach Hamburg, um bei solchen Verhältnissen mit Suse & Co. wegen einer Aufhebung des Frachtcontracts zu unterhandeln. Suse & Co. wollten indessen den Bestand der Blokade wegen fehlender officieller Bekanntmachung noch nicht anerkennen. Sie riethen dem Schiffer einen der Kreuzer aufzusuchen, um sich von demselben eine authentische Declaration hierüber geben zu lassen, und gaben ihm einen Schein, Anlage 5, daß sie, im Falle der Beibringung einer solchen Declaration, ohne Weiteres die Chartepartie als annullirt ansehen würden. Das Schiff lief ungehindert in den Hafen von Riga ein. Dort stellte sich indessen heraus, daß es nicht mehr mit Ladung abgehen konnte, und wurde dasselbe daher auch von Ruschewey, dem Vertreter von Suse & Co., nicht beladen. Der Capitain erklärte nunmehr, er wolle entweder zwei Drittheile der stipulirten Fracht haben oder gegen Bezahlung von Ueberliegegeld bis Ende September in Riga bleiben. Ruscheweyh gab zu keiner von beiden Forderungen seine Zustimmung und ließ sich überhaupt auf eine Verhandlung wegen der rechtlichen Folgen der Nichtbeladung gar nicht ein, worauf das Schiff Riga mit Ballast wieder verließ.

Der Schiffer stellte nunmehr eine Klage an, worin er principaliter die ganze Fracht und Ueberliegegeld für die nach Ablauf der Liegezeit in Riga verbliebene Zeit, eventualiter die Hälfte der Fracht und Ueberliegegeld, in pessimum eventum Ersatz für die

während der Reise gehabten Kosten und Auslagen forderte. Er bestritt eine Aufhebung des Frachtcontracts wegen der Blokade unter Anderem auch deshalb, weil weder Suse & Co. noch deren Vertreter zu erkennen gegeben hätten, daß sie den Frachtcontract aus diesem Grunde aufgehoben wissen wollten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 25. November 1854:

da m. n. Kläger nicht bestreitet, daß der Hafen von Riga bei Ablauf der in der Charteparție bedungenen Liegetage, also zu der Zeit, zu welcher andernfalls die Verpflichtung der Beklagten zur Zahlung von Fautfracht eingetreten sein würde, effectiv blokirt war,

da die Blokade des in der Chartepartie bestimmten Abladeplatzes im Allgemeinen — und abgesehen von besonderen den schon in Ladung befindlichen Schiffen etwa gewährten Vergünstigungen — beiden Contrahenten die Ausführung der Chartepartie unmöglich macht, also — sofern dieselbe vor stattgehabter Beladung des Schiffes eintritt — zu denjenigen Zufällen gerechnet werden muß, welche nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Chartepartie annulliren, ohne daß die Parteien Entschädigungsansprüche gegen einander erheben können,

auch weder das Hamburgische Recht dem Schiffer eine bestimmte Entschädigung zuspricht, falls das den Contract aufhebende Ereigniß erst eintrat, nachdem derselbe die Reise nach dem Abladeplatz bereits zurückgelegt hatte, wie denn namentlich eine Anwendung des art. 11. tit. 14. P. II. Stat., welcher voraussetzt, daß das Schiff seine Ladung bereits eingenommen, auf diesen Fall unstatthaft ist,

noch in dieser Beziehung auf ein durchstehendes Princip des Europäischen Seerechts verwiesen werden kann, indem z. B. das Consolato del mare,

s. dasselbe in der Engelbrecht'schen Uebersetzung cap. 189 und 262,

indem es den durch vis major an Lieferung der Ladung verhinderten Befrachter von jeder Ersatzpflicht freispricht, ausdrücklich den Fall vor Augen hat, daß das Hinderniß erst an dem Orte eintrat, wohin das Schiff, um die Ladung einzunehmen, versegelt war, und ebenfalls das Holländische Handelsgesetzbuch

s. dasselbe in der Schumacher'schen Uebersetzung art. 503.

in dem betreffenden Fall den Contract für aufgehoben erklärt, ohne daß die Parteien Ansprüche an einander haben,

da es sich demnach nur fragt, ob aus den unter den Parteien respective deren Vertretern vor Versegelung des Capitains Breckwoldt von Kopenhagen, oder nach dessen Ankunft in Riga stattgehabten Verhandlungen ein Grund entnommen werden kann, welcher die Berufung der Beklagten auf die höhere Gewalt im vorliegenden Fall als unstatthaft erscheinen ließe,

nun aber in der rechtlichen Stellung der Parteien zu einander eine Aenderung dadurch nicht herbeigeführt wurde, daß, als die Beklagten bei Anwesenheit des Capitains Breckwoldt hieselbst sich weigerten, diesem gegenüber schon damals das Bestehen einer factischen Blokade des Hafens von Riga und die daraus folgende Annullirung der Charteparie anzuerkennen, auch der Capitain Breckwoldt nach damaliger Sachlage sich nicht von seiner übernommenen Verpflichtung befreit erachtete, vielmehr, nachdem er die Bescheinigung in Anl. 5 erhalten, sich darauf einließ, das effective Bestehen einer Blokade des Rigaischen Hafens zu constatiren, und es sich, nachdem er am Einlaufen in denselben nicht behindert worden, erst demnächst während seines Aufenthalts in Riga mit Bestimmtheit herausstellte, daß er den gedachten Hafen in Ladung nicht wieder verlassen könne — ein Fall, auf welchen die Vorschrift des vom m. n. Kläger angezogenen cap. 263 des consolato del mare ersichtlich keine Anwendung leidet, indem diese voraussetzt, daß der Befrachter, unter Anerkennung des am Abladeplatz bestehenden Hindernisses der Verladung, dennoch, weil er dasselbe beseitigen zu können vermeinte, auf Antretung der Reise bestand —,

da endlich der Kläger nicht zu behaupten vermocht hat, daß die Correspondenten der Beklagten in Riga ihm Zusicherungen irgend einer Art gegeben haben, aus denen er, ungeachtet der Annullirung der Charteparie — welche in Folge der vis major auch ohne ausdrückliche Erklärung der letzteren eintrat — Ansprüche gegen die Beklagten herleiten könnte, oder, daß die gedachten Correspondenten ihn zu dem über die stipulirten Liegetage hinaus reichenden Aufenthalt in Riga, zu welchem er in keinem Fall verpflichtet war, veranlaßt haben,

daß m. n. Kläger mit seiner rechtlich nicht fundirten Klage abzuweisen.

178.

J. & H. Magnus, Kläger, gegen Capitain J. H. Decker Schiff Marietta, modo A. J. Schön & Co., als Rheder des gedachten Schiffes, Beklagte.

Die Kläger, welche den beklagtischen Capitain wegen Beschädigung einer von ihm abgelieferten Kiste verantwortlich machten, hatten zu beweisen, daß diese Beschädigung durch ein demselben zur Last fallendes Versehen oder ordnungswidrige Behandlung derselben an Bord entstanden sei, s. oben Nro. 164. Bei Antretung dieses Beweises verlangten sie unter Anderem die Edition aller übrigen vom Capitain an andere Ablader gezeichneten Connossemente für die fragliche Reise, sowie der sonstigen Schiffspapiere, namentlich des Journals. Die Beklagten widersprachen diesem Editionsgesuch.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 27. November 1854:

daß das klägerische nicht auf documenta communia gerichtete Editionsgesuch zu verwerfen.

179.

F. G. Voigt Schiffsmakler nom. Capitain S. Bruhn Schiff Freundschaft, Kläger, gegen Adolph Brandt, Beklagten.

Der klägerische Capitain producirt zur Justificirung des Mancos an der von ihm ausgelieferten Waare ein Attest des dänischen Consul in Hamburg über eine vor demselben von ihm und seinem Steuermann abgegebene Erklärung, daß er die Ladung so, wie er sie eingenommen, wieder abgeliefert habe und daß nichts davon abhanden gekommen sei. Der Beklagte erklärte dies Attest für ungenügend, namentlich auch deshalb, weil er auf Grund desselben nie gegen den Ablader oder Assecuradeur reclamiren könne.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 30. November 1854:

da den Capitain Bruhn nicht seine und seines Steuermanns

vor dem hiesigen königlich dänischen Consulat stattgehabte Declaration justificiren kann,

er also, so weit wirklich Manco sich ausweist, ersatzpflichtig ist und zwar, nach Maßgabe § 15 der Verordnung vom 27. März 1786, nach Facturawerth,

daß vorgängig Beklagter die betreffende Factura beizubringen habe.

180.

Carl L. D. Meister, Kläger, gegen J. N. Balcke, Bevollmächtigten der Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Der Kläger hatte für eine in der Police näher angegebene Reise Bco.℔ 13,000 Frachtgelder versichern lassen. Diese Assecuranz valedirte für Fracht von Muscovaden, welche nach ausgeliefertem Gewicht bedungen war. Verschiedene Seeunfälle hatten eine Beschädigung der Waare und Verringerung ihres Gewichts zur Folge gehabt. Dadurch war eine Minderung der Fracht um Bco.℔ 2194. 1 ß herbeigeführt worden, deren Ersatz der Kläger aus der abgeschlossenen Assecuranz beanspruchte.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. December 1854:

da die schon in den Bedingungen vom Jahre 1800 enthaltene Bestimmung des § 20 des Allgemeinen Plans, zufolge welcher bei einer Versicherung von Fracht für Güter, die dem Schmelzen unterworfen sind, in Ermangelung einer Anzeige, ob die Fracht für eingenommenes oder für ausgeliefertes Maaß bedungen sei, stets das Letztere angenommen werden soll, unverkennbar — zumal nach der von

Benecke System Bd. I. p. 73 und 74.

bezeugten Veranlassung dieser Bestimmung — auf der Voraussetzung beruhet, daß der Risico einer Versicherung von Fracht, welche als für ausgeliefertes Maaß stipulirt angegeben wurde, geringer sei als der einer Versicherung von Fracht für eingenommenes Maaß,

nun aber ja das gerade Gegentheil der Fall sein würde, wenn

bei der versicherten Fracht für ausgeliefertes Maaß die am Bestimmungsorte zum Nachtheil des Assecurirten sich ausweisende Differenz zwischen dem ausgelieferten und dem eingenommenen Maaß, sofern sie von Seeunfällen herrührt, den Versicherten zu einem Anspruch an den Versicherer berechtigte, während doch bei einer Versicherung von Fracht für eingenommenes Maaß der Versicherer, wenn das Schiff mit dem Gute den Bestimmungsort erreicht, nur in die Lage kommen kann, Particulairschaden ersetzen zu müssen, sofern und soweit etwa das durch stattgehabte Seeunfälle im Maaß verringerte Gut die volle für das eingenommene Maaß stipulirte Fracht nicht mehr deckt und in Folge dessen der Versicherte Verlust erleidet,

da hiernach allerdings eine Versicherung von Fracht für ausgeliefertes Maaß oder — was völlig gleichsteht — für ausgeliefertes Gewicht nur so verstanden werden kann, daß dabei — wenigstens wenn das Schiff die Güter an den Bestimmungsort bringt — das eingenommene Maaß oder Gewicht überall nicht den Versicherer concernirt und es daher in dem Verhältnisse des Versicherten zum Versicherer gar nicht als eine Frachtkürzung im Sinne des § 105 des Allgemeinen Plans anzusehen ist, wenngleich erweislich die Verringerung des Maaßes oder Gewichtes — und folgeweise die Verringerung des Frachtanspruchs des Versicherten an den Empfänger der Güter — durch Seeunfälle herbeigeführt wurde,

so daß also bei einer solchen Versicherung von Fracht für ausgeliefertes Maaß oder Gewicht ein nicht unwesentlicher Theil des Risicos ungedeckt ist, sofern er nicht — wie freilich nicht ohne Bewilligung einer höheren Prämie wird geschehen können — durch besondere Stipulation includirt wurde,

da diese Ansicht nun auch ihre völlige Bestätigung findet in dem zu den Acten gelangten Berichte des Herrn Dispacheurs, in welchem dieser bezeugt, daß seines Wissens in den letzten 20 Jahren ein Particulairschaden solcher Art nie hieselbst dispachirt wurde, wie in der vorliegenden Klage geltend gemacht wird, unerachtet in Wirklichkeit hier die Fracht für die verladenen Muscovaden — welche übrigens außer Zweifel auch zu den im § 20 des Allgemeinen

Plans verstandenen, dem Schmelzen unterworfenen, Gütern zu rechnen sind — nach ausgeliefertem Gewicht bedungen war,

dass Kläger, unter Verurtheilung in die Proceßkosten, mit seiner Klage abzuweisen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation des Klägers am 23. April 1855 bestätigt, die Proceßkosten jedoch, wegen der Zweifelhaftigkeit der Sache, compensirt.

Jahrgang 1855.

181.

Die Direction der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, als Rheder des Schiffes Oder, Capitain Ehlers, Klägerin, gegen Crusen & Flor, Beklagte.

Die Direction der klägerischen Gesellschaft klagte Bco.ℳ 46. 8 ß als Frachtrest für 75 Ballen Baumwolle ein. Die Beklagten wollten diesen Betrag als Vergütung für ein Gewichtsmanco von 112 ℔ an einem äußerlich ramponirt abgelieferten Ballen retiniren, welcher beim Löschen der Art herausgerissen sei, daß der vierte bis dritte Theil davon abgestoßen wäre. Die lose Baumwolle hätte der Ewerführer sich geweigert anzunehmen, da sie beschmutzt und zertreten gewesen sei. Die klägerische Direction glaubte nach Inhalt des Connossements einen Ersatz für diesen Defect verweigern zu dürfen. Nach demselben war die Waare „in good order and well conditioned" verladen und „in the like good order and condition" abzuliefern; „the dangers of the sea excepted — weight — and contents unknown. Not accountable for Leakage, *Breakage*, Fire or Collision".

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 11. Januar 1855:

da durch die in dorso des Connossements befindliche Quittung der ramponirte Zustand der Waare bei deren Ablieferung constatirt ist,

die Klägerin aber mit Unrecht hinsichtlich dieser Waare auf die

dem Connossement aufgedruckte Clausel, so weit davon von Nichtverantwortlichkeit für Bruch die Rede, sich beziehen will,

da ferner die beigebrachte Verklarung — die überdies erst belegt wurde, als die Sache bereits unter den Parteien streitig geworden war — Nichts enthält, was das behauptete Gewichts-Manco erklären könnte,

da jedoch, was die wegen dieses Manco vorliegende Reclamation betrifft, der Umstand, daß das Connossement mit der Clausel „weight unknown" gezeichnet wurde, beklagtischen Beweis erforderlich macht, daß der in Rede stehende Ballen, als derselbe von Capitain Ehlers abgeliefert wurde, 112 ℔ — oder wie viel doch — weniger an Gewicht enthielt, als zur Zeit seiner geschehenen Verladung,

daß Beklagte solchen Beweis zu führen schuldig.

Es bleiben eventualiter wegen der nach Erbringung dieses Beweises noch nach Maaßgabe § 15 der Verordnung vom 27. März 1786 erforderlichen Factura-Beeidigung den Parteien competentia vorbehalten.

182.

H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capitain C. F. Goukema, Kläger, gegen Philip & Speyer, Beklagte.

Vergl. über den früheren Verlauf der Sache Nro. 26 und 42 im ersten Heft und Nro. 138 in diesem Heft.

Gegen die vom Capitain Goukema für von Belgien nach Hamburg transportirte Broden Zucker erhoben Philip & Speyer wegen Ablieferung derselben in beschädigtem Zustande und mit Manco einen Gegenanspruch. Das Erkenntniß des Handelsgerichts vom 9. Juli 1851 (s. erstes Heft Nro. 26) erklärte den Capitain für schadensersatzpflichtig, wofern er nicht im Stande wäre, sich zu exculpiren, und ließ ihm zu dem Ende mehrere alternative Beweise nach. Diese Beweise wurden nicht erbracht, mithin war die Verbindlichkeit des Capitain Goukema zum Schadensersatz ausgemacht, und handelte es sich darum, dessen Betrag zu ermitteln.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. Januar 1855:

daß, nachdem der im Erkenntniß vom 22. April v. J. normirte Eid beklagtischerseits abgeleistet worden, nunmehr die im Erkenntniß vom 9. Juli 1851 dem Capitain Goukema nachgelassenen Beweise für verfehlt zu erklären und das gedachte Erkenntniß demgemäß zu purificiren sei,

und betreffend die den Beklagten obliegende Justification des an dem fraglichen Zucker zur Zeit der Entlöschung vorhanden gewesenen Schadens:

da die als Anlage D beigebrachte Schadensberechnung darauf beruht, daß die Beklagten den Auctionsertrag der Waare in dem Zustande, in welchem dieselbe sich am 28. November 1850 befand, von dem nach dem Börsenpreis desselben Tages für solche Waare – wenn gesund geliefert — berechneten Werth absetzen und die Differenz als Schaden reclamiren,

der Zulässigkeit dieser Schadensrechnung aber entgegensteht

1) daß — so viel das aus der Anlage D sich ergebende Manco von 700 ℔ betrifft — einerseits das im Conossement, welches mit der Clausel „Inhalt und Gewicht unbekannt" gezeichnet wurde, aufgeführte Bruttogewicht nicht ohne Weiteres maßgebend sein kann, andererseits nach dem Erkenntniß vom 9. Juli 1851 das Gewicht der fraglichen 774 Broden bei deren Entlöschung, nicht dasjenige Gewicht in Betracht kommt, welches dieselben am 28. November 1850, also, da das Schiff ausweise der Verklarung am 2. November hieselbst ankam und laut Connossement eine achttägige Liegezeit hatte, wenigstens 17—18 Tage nach stattgehabter Entlöschung auslieferten; wogegen es unter Umständen allerdings zulässig erscheinen würde, das Manco auf Grundlage des hieselbst eingewogenen Gewichts sowohl der unbeschädigt als der beschädigt gelieferten Broden zu berechnen,

2) daß — betreffend die Werthverminderung der beschädigt gelieferten 774 Broden — das Ergebniß der am 28. November 1850 einseitig und ohne ordnungsmäßige, die Angabe von Zeit und Ort enthaltende, schriftliche Anzeige an den

Capitain Goukema oder dessen Schiffsmakler veranstalteten Auction der Schadensrechnung nicht zu Grunde gelegt werden kann, solches Ergebniß vielmehr für den Capitain Goukema unpräjudicirlich erscheint,

3) daß hier nicht der noch dazu ohne alle Concurrenz der zunächst Betheiligten taxirte Börsenpreis vom 28. November 1850, sondern der Facturapreis, mithin, da hier ein Consignationsgeschäft vorliegt, der Einkaufswerth der Waare unter Zuschlag der Unkosten bis hieher zu Grunde zu legen ist,

daß die beklagtischerseits in Anlage D beigebrachte Schadensrechnung zu verwerfen und die Beklagten schuldig seien, den an den fraglichen Zuckern bei deren Entlöschung befundenen Schaden besser als geschehen zu justificiren.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte, auf Imploration des Beklagten, in restitutorio am 21. Mai 1855:

daß das Erkenntniß der zweiten Kammer vom 17. Januar d. J., welches mit Recht in der Anlage D. eine richtige Schadensberechnung nicht befindet, übrigens jedoch den Beklagten die Benutzung des Beigebrachten, soweit es etwa für die ihnen nachgelassene bessere Justification dienlich sein möchte, nicht abspricht, zu confirmiren.

183.

Aug. Bolten, Schiffsmakler, noie Schiffers J. Töpping vom Schiffe Janet Boyd, Kläger, gegen H. J. Levy & Co., als Addressaten der Charterer Z. H. Levy & Co. in St. Thomas, modo die Ersteren in eigenem Namen, Beklagte.

Der Capitain Töpping klagte gegen H. J. Levy & Co. als Empfänger der Ladung seines Schiffes auf Grund eines Connossements Bco.℔ 5445. 2 ß Fracht ein. Das Connossement besagte: „shipped — 108,350 pounds net french weight" und ferner: „paying freight for the said 7 £ 10 s. per ton of 2240 pounds net weight taken in", und berechnete demgemäß Kläger die Fracht

nach Englischen Pfunden, weil die beim Frachtansatz angegebenen tons nur ein Englisches Maaß wären. Die Beklagten wollten indessen wegen jener ersteren Worte im Connossement nach Französischen Pfunden rechnen, wonach sich, weil dieselben schwerer sind als Englische, ein Frachtbelauf von nur Bco.✗ 5044. 1 ß ergeben hätte, und offerirten diese Summe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 22. Januar 1855:

da zwar in dem vorliegenden Connossement das verladene Quantum nach Französischem Gewicht angegeben, die Fracht aber darin per ton von 2240 ℔ also — weil ja ton Englisches Gewicht — nach Englischem Gewicht stipulirt ist,

was auch durch die Worte „net weight *taken in*" keineswegs zweifelhaft wird, indem diese Worte ersichtlich nur als Gegensatz von net weight *delivered* zu verstehen sind,

da ferner die Richtigkeit des in Anlage 6 angenommenen Verhältnisses des Französischen Gewichts zu Englischem von den Beklagten nicht bestritten wird,

— — — — — — — — — — — — —

daß Beklagte die libellirten Bco.✗ 5445. 2 ß dem Kläger zu bezahlen schuldig.

184.

Berenberg Goßler & Co., Kläger, gegen Schenck & Co., als Rheder der Hamburger Bark Lisette Capitain J. G. Parman, Beklagte.

Capitain Parman, Schiff Lisette, mußte auf der Reise von Akyab nach Cowes (for orders) am Cap der guten Hoffnung Bodmerei aufnehmen und zeichnete einen Bodmereibrief über Bco.✗ 10536. 5 ß zu 15 pCt. Prämie. Zugleich übernahm es Parman, auf die Beklagten, die Rheder des Schiffs, über jenes Capital Wechsel zu ziehen. Dem Bodmereibrief war mit Rücksicht hierauf folgende Clausel beigefügt worden: now the condition of this obligation is such, that if the said bills of Exchange or any one of them shall be well and duly accepted on presentation

and paid within ten days thereafter, then this obligation shall be null and void and of none effect, but otherwise shall be and remain in full force and virtue. Parman zog über obige Bco.$ 10536. 5 ß einen Wechsel auf die Beklagten an die Ordre von H. & E. Suffert, welche Bodmereibrief und Wechsel an die Kläger indossirten und ihnen darauf zusandten. Diese präsentirten den Wechsel den Beklagten zur Acceptation, welche indessen nicht erfolgte. Als einige Tage darauf das Schiff ankam, erklärten sich Letztere jetzt zum Accept bereit, und bezahlten auch den Betrag des Wechsels. Nunmehr aber machten Kläger den Bodmereibrief geltend, und forderten außer dem, ebenfalls in den Wechsel aufgenommenen, Bodmereicapital auch die Prämie mit Bco.$ 1580. 7 ß und klagten diese letztere Summe ein.

Die Beklagten verweigerten die Zahlung dieser Summe unter Anderem aus dem Grunde, weil Kläger sie bei der Präsentation des Wechsels zum Accept nicht auf den Bodmereibrief und jene Clausel desselben aufmerksam gemacht hätten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 5. Februar 1855:

da der vorliegende Bodmereibrief, nach deutlich in demselben enthaltener Bestimmung, nur ungültig werden sollte, wenn der darin erwähnte Wechsel bei Präsentation (on presentation) gehörig acceptirt und demnächst auf Verfall bezahlt werde,

nun aber die Acceptation des Wechsels, als derselbe am zweiten und wiederholt am vierten December den Beklagten präsentirt wurde, nicht erfolgt ist, vielmehr die Beklagten erst am fünften December, als das Schiff Lisette bereits eingetroffen, mithin der Risico der Reise beendet war, zur Acceptation sich bereit erklärt haben,

die gedachte, dem Bodmerei-Contracte hinzugefügte, Resolutivbedingung also nicht eingetreten ist,

da ferner den Klägern eine rechtliche Verpflichtung, den Eintritt dieser Bedingung im Interesse der Beklagten zu fördern, nicht oblag, und daher der Umstand, daß die Kläger bei Präsentation des Wechsels die Beklagten nicht von der Existenz des Bodmereibriefes unterrichteten, dem Klaganspruche selbst dann nicht entgegenstehen würde, wenn es auch außer Zweifel wäre, daß die Beklagten bei

Kenntniß des Bodmereibriefes, unerachtet des ihnen mangelnden Avises, kein Bedenken getragen haben würden, die Tratte des Capitains Parman zu honoriren,

— — — — — — — — — — — — —

daß Beklagte die libellirten Bco.✗ 1580. 7 ß zu bezahlen schuldig.

185.

H. W. Pott, Schiffsmakler, noie Capitain K. H. Visser vom niederländischen Dampfschiff de Stroomvaart, Kläger, gegen T. H. Westerkamp, Beklagten.

Capitain Visser hatte von Westerkamp eine in holländischen Gulden stipulirte Fracht zu fordern, er verlangte Bezahlung derselben in Courant, den holl. Gulden nach angeblicher Usanz zu 23 ß Crt. gerechnet, mit zusammen Crt.✗ 52. 13 ß und Crt.✗ 31. Der Beklagte offerirt Zahlung in Banco nach dem kurzen Wechselcourse auf Holland, jene Usanz bestehe nicht, für holländische Gulden werde in Hamburg kein Cours notirt.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. Februar 1855:

da, wenngleich die Berechnung des Holländischen Gulden zu 23 ß Crt. auch zur Zeit noch bei kleineren Frachtbeträgen vielfach vorkommt, doch solche Berechnung nicht mehr als auf einer wirklichen Usanz beruhend erachtet werden kann,

der Kläger also — da derselbe nicht etwa behauptet, daß die Fracht in effectiven Gulden stipulirt war — mit Unrecht die beklagtische Zahlung der libellirten Frachtbeträge in Banco nach kurzem Cours zurückgewiesen hat,

daß Kläger mit seiner Klage angebrachtermaaßen abzuweisen.

186.

H. J. Levy & Co., Kläger, gegen D. C. Gaedechens in Vollmacht der Neuen achten Assecuranz-Compagnie und J. H. Brockmann in Vollmacht der Oceanus-Assecuranz-Compagnie, Beklagte.

Das von den Beklagten versicherte Schiff Hanna & Fanny war in Aux-Cayes, einem Hafenplatz von Hayti, mit schwerer Havarie eingelaufen, wurde daselbst von Sachverständigen besichtigt, für reparaturunfähig befunden, condemnirt und öffentlich verkauft. Die Reparatur wurde zwar nicht an und für sich allein schon der erlittenen Beschädigungen wegen, sondern nur den vorliegenden Umständen nach, namentlich wegen Mangels der nöthigen Materialien und eines zur Auflegung des Schiffes passenden Platzes, für unmöglich erklärt. Das Attest war von Capitainen fremder in Aux-Cayes liegender Schiffe, und von Sachverständigen, welche zu Aux-Cayes wohnhaft waren: Gouvernements-Schiffszimmermann, Gouvernements-Calfaterer, Privatschiffszimmerleuten &c. ausgestellt. Die letzteren, zu Aux-Cayes wohnhaften, Sachverständigen waren des Schreibens unkundig. Daher hatten nicht sie selbst, sondern Andere als Zeugen in ihrem Namen die Atteste unterzeichnet. Außerdem befand sich auf den Attesten die Namens-Unterschrift von Wentworth & Co., als Lloyds-Agenten. Die Kläger glaubten, daß diese Condemnation des Schiffs den Bedingungen des allgemeinen Plans entspreche und forderten nach dem § 11 a desselben Ersatz des Schadens nach Maaßgabe der Policentaxe.

Die Beklagten machten im Wesentlichen folgende Einwände: Sie behaupteten, die im allgemeinen Plan vorgeschriebenen Bedingungen einer Condemnation des Schiffes wären nicht vorhanden gewesen, weil keine wirkliche, absolute Unreparirbarkeit desselben vorgelegen habe. Ferner bestritten sie die Competenz der in Aux-Cayes zugezogenen Sachverständigen, es müsse zuvor bewiesen werden, daß dieselben nach Landesgesetz oder Usanz zur Vornahme der Condemnation autorisirt gewesen wären. Auch seien die producirten Atteste formell beweisunfähig, weil die in Aux-Cayes wohnhaften Sachverständigen nicht selbst sondern durch unbekannte Zeugen sie

unterzeichnet hätten, und ebensowenig das Vorhandensein der ihnen beigelegten Qualificationen nachgewiesen wäre.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 21. Februar 1855:

da, wenn es auch, um die Anwendbarkeit des § 11 a des Allgemeinen Plans zu begründen, nicht genügt, daß die Vornahme der am Schiff erforderlichen Reparaturen Seitens der dazu berufenen Sachverständigen blos den Umständen nach nicht räthlich befunden wurde, denn doch ein Schiff als condemnirt im Sinne des Allgemeinen Plans nicht blos dann, wenn dasselbe der erlittenen Beschädigungen wegen an und für sich als gänzlich irreparabel sich auswies, sondern auch dann betrachtet werden muß, wenn die erforderlichen, an und für sich vielleicht keineswegs unmöglichen, Reparaturen nach ordnungsmäßiger Erklärung competenter Sachverständigen den obwaltenden Umständen nach nicht vorgenommen werden konnten, wie sich dies schon aus der Vorschrift des § 114 des Allgemeinen Plans ergiebt, der zufolge, falls das Schiff nicht condemnirt worden, die Reparatur nach Maßgabe von § 102 zu bewerkstelligen ist,

da nun im vorliegenden Falle die Sachverständigen in No. 5 und 6 der Beilagen zur Dispache ausdrücklich erklärt haben, daß es ihnen ganz unmöglich sei, die an dem Schiff Hanna & Fanny erforderlichen Reparaturen vorzunehmen und zwar wegen Mangels der nöthigen Materialien und eines zur Auflegung eines Schiffes von solcher Größe passenden Platzes, wobei auf den in No. 5 gebrauchten Ausdruck „en ce moment“ kein besonderes Gewicht gelegt werden kann, indem die Sachverständigen, welche nicht etwa angeben, daß dem augenblicklichen Mangel an Materialien überall in einer irgend absehbaren oder nur näher zu bestimmenden Zeit abgeholfen werden könne, in No. 6 die Kosten und Zeitdauer der Reparatur nur unter der Voraussetzung taxiren, daß die von ihnen erwähnten Schwierigkeiten beseitigt wären, zugleich aber die wirkliche Beseitigung derselben wiederholt für unmöglich erklären,

da auch die Beilage No. 7 dem Inhalte der No. 5 und 6 nicht etwa widerspricht, vielmehr der Mangel an Materialien und an einem passenden Platz auch hier bestätigt wird, der Umstand aber, daß das Schiff schließlich in specieller Berücksichtigung des Grundes,

daß die Kosten der Reparatur den Werth des Schiffes in reparirtem Zustande jedenfalls übersteigen würden, als „der Reparatur unwerth" condemnirt ist, die wirkliche Sachlage nicht ändern kann, der zufolge dem Capitain Visser gar keine Wahl blieb, ob er sich dem Ausspruch der Sachverständigen unterwerfen wollte oder nicht, da dieselben die Reparatur ja auch abgesehen von den Kosten für unmöglich erklärt hatten,

da ferner — so viel die bestrittene Competenz der Aussteller der Beilagen No. 5, 6 und 7, so wie die Form dieser Documente betrifft — die Beklagten nicht etwa im Stande gewesen sind, eine bestimmte Behörde in Aux-Cayes namhaft zu machen, unter deren Autorität Begutachtungen der fraglichen Art vorzunehmen seien, hienach aber, falls nicht durch den Gegenbeweis erhebliche Momente gegen die Angemessenheit des vom Capitain Visser beobachteten Verfahrens erbracht werden sollten, es für genügend erachtet werden muß, wenn Capitain Visser außer den Capitainen fremder in Aux-Cayes liegender Schiffe, deren Ansicht bei den in Betracht kommenden Fragen wenigstens nicht entscheidend sein konnte, solche Leute hinzuzog, die er ihrer Stellung und ihrem Berufe nach für geeignet und sachkundig halten mußte, was in Beziehung auf die Aussteller der fraglichen Documente allerdings dann der Fall sein würde, wenn es constirte, daß die diesen Sachverständigen beigelegten Qualitäten denselben wirklich beiwohnen,

da aber dieser Umstand aus der auf den fraglichen Documenten befindlichen bloßen Namens-Unterschrift der Herren Wentworth & Co. als Lloyds-Agenten und aus der bloßen Beglaubigung der Richtigkeit der Copieen durch den Englischen Vice-Consul so wenig erhellt, als hieraus die formelle Gewißheit entnommen werden kann, daß die des Schreibens unkundigen Sachverständigen sich wirklich zu dem ganzen Inhalt der fraglichen in ihrem Namen von unbekannten Zeugen ohne alle Legalisation unterzeichneten Documente bekannt haben,

> daß die Kläger das bei Wahl der zu Aux-Cayes wohnhaften Sachverständigen beobachtetete Verfahren als das den dortigen Verhältnissen angemessene zu justificiren haben, und zwar mindestens durch den Nachweis, daß der diesen Sachverständigen in den Beilagen zur Dispache No. 5, 6 und 7 beigelegte Charakter denselben wirklich zukomme,

daß die Kläger ferner den Beweis zu erbringen haben, daß die gedachten Sachverständigen sich wirklich seiner Zeit zu dem ganzen Inhalt der Beilagen No. 5, 6 und 7 bekannt, und die dort aufgeführten Zeugen wirklich mit Unterzeichnung derselben in ihrem Namen beauftragt haben.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Beklagten am 9. Juli 1855:

daß, unter Verwerfung der ersten Beschwerde, da es nach Maaßgabe der Vorschriften der §§ 102 und 114 des Allgemeinen Plans von 1853 im vorliegenden Fall nicht genügen kann, wenn die Kläger nur den Nachweis liefern, daß der den fraglichen Sachverständigen in den Anlagen 5, 6 und 7 zur Dispache beigelegte Charakter denselben wirklich zukomme, das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 21. Februar d. J., insoweit dasselbe angefochten worden, in theilweiser Berücksichtigung der zweiten und in Veranlassung der dritten Beschwerde dahin zu restringiren:

daß die Kläger das bei Wahl der zu Aux-Cayes wohnhaften Sachverständigen beobachtete Verfahren als den dortigen Verhältnissen angemessen zu justificiren haben,

wobei es ihnen unbenommen bleibt, entweder, daß dabei den Landesgesetzen, oder daß der bestehenden Usanz gemäß gehandelt ward, darzuthun.

187.

Ernst Stoltze, Kläger, gegen Aug. Bolten Schiffsmakler, Beklagten.

E. Stoltze behauptete, er habe nach dem Comptoir des Schiffsmaklers A. Bolten eine Kiste Waaren zur Beförderung nach Melbourne pr. Java Capitain Kramer gesandt, und sei dieselbe dort auch zu dem Ende entgegengenommen worden. Die Kiste ward nicht mit abgesandt und konnte überall nicht aufgefunden werden, Bolten bestritt auch dessen Entgegennahme, wonach Stoltze gegen ihn auf Erstattung des Werths der Kiste klagte. Im Erkenntniß vom 12. October 1854 war dem Kläger der Beweis auferlegt

worden: daß für ihn die in Rede stehende Kiste mit der Aufforderung, solche an Bord des nach Melbourne bestimmten Schiffes Java Capitain Kramer zu befördern, an das beklagtische Comptoir gebracht und daselbst von Jemandem, der in dieser Beziehung den Beklagten zu vertreten befugt war, angenommen sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte ferner am 8. März 1855:

da die Aussagen der vernommenen Zeugen ersichtlich nur zur Auferlegung eines purgatorii führen können,

bei dessen Fassung aber von dem Gesichtspunkte auszugehen ist, daß der Beklagte für eine in seinem Comptoir von einem seiner Leute geschehene oder genehmigte Annahme der fraglichen Kiste allerdings ohne Weiteres verantwortlich sein würde,

daß Beklagter in nächster Audienz nach Rechtskraft dieses Erkenntnisses einen Eid dahin:

daß er weder wisse, noch, aller desfallsigen sorgfältigen Nachforschung unerachtet, glaube, daß die in Rede stehende Kiste in seinem Comptoir, um solche an Bord des nach Melbourne bestimmten Schiffes Java, Capitain Kramer, zu befördern, abseiten oder mit Genehmigung eines seiner Leute angenommen wurde,

s. p. recusati abzuleisten schuldig.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts hat dies Erkenntniß auf Imploration beider Parteien am 21. April 1855 in restitutorio confirmirt.

Vergl. über den ferneren Verlauf der Sache No. 198.

188.

J. B. Hüttmann & Classen, Kläger, Widerbeklagte, gegen J. G. R. Hubert, Schiffscapitain, Beklagten, Widerkläger.

Hüttmann & Classen hatten mit Hubert ein Schiff Namens Therese gemeinschaftlich zu gleichen Theilen besessen, die dem Letzteren gehörende Hälfte angekauft, und ihm darauf vorläufig eine Summe von Crt. ℳ 15000 bezahlt. Hernach machten sie über dies Geschäft und über die gemeinschaftlichen Societäts-Einnahmen und Ausgaben

eine genaue Abrechnung auf, wonach ihnen, nach ihrer Behauptung, eine Forderung von Crt.ℳ 830. 8 ß gegen Hubert zustehe, welche sie einklagten.

Gegen diese Abrechnung wurde unter Anderem von dem Beklagten folgende Monitur vorgebracht: die Kläger, welche die rechnungsführenden Rheder gewesen, hätten das Schiff, als dasselbe noch ein gemeinschaftliches war, auf ein Jahr versichert, und die volle Prämie in gemeinsame Rechnung gebracht. Nach dem Ankauf des Schiffes hätten sie nun von da an bis zum Ablauf der Versicherung die ganze Prämie allein zu tragen, also pro rata für diese Zeit die früher dem Beklagten debitirte Hälfte zum Betrage von Crt.ℳ 441. 7 ß zu übernehmen, welche Summe mithin von der libellirten Forderung in Abzug komme.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte in Betreff dieses Einwandes am 12. April 1855:

da, anlangend den excipiendo sub 3 vom Beklagten zur Summe von Crt.ℳ 441. 7 ß aufgestellte Anspruch, es nicht einer ausdrücklichen Bevorwortung bedurfte, daß die Kläger die Hälfte der Assecuranz-Prämie, soweit die ihnen überlieferte Police noch nicht abgelaufen, dem Beklagten zu vergüten hätten,

daß — — — — — der Anspruch wegen der Assecuranz-Prämie für begründet zu erachten.

189.

Jürgen Stoppel & Sohn in Altona m. n. Alison & Cowan, modo Dr. Des Arts substitut. nom. der Ersteren, Kläger, gegen H. Hald, Beklagten.

H. Hald, welcher eine ihm gehörige Ladung Erbsen in Hamburg hatte versichern lassen, verkaufte dieselbe an Neill Heerup & Co. in Leith und übertrug auf sie das Connossement über die Waaren. Zugleich übertrug er denselben seine Rechte aus der Assecuranz, indem er unter einer Abschrift der Police, Anlage 1, sich verpflichtete, die Originalpolice zu ihrer, Neill Heerup & Co. in Leith oder Ordre, Verfügung zu halten. Neill Heerup & Co. indossirten das Connossement und die Abschrift der Police mit jener

darunter stehenden Verpflichtung des Hald an Alison & Cowan und übergaben denselben auch eine Factura über die Waare, welche vom 29. November 1854 datirte.

Es ward die Ladung Erbsen von einem Schaden betroffen und verlangten nunmehr Alison & Cowan von Hald Auslieferung der Originalpolice und ordnungsmäßige Cedirung derselben. Hald weigerte sich, dieser Forderung nachzukommen, weil er bedeutende Forderungen an Neill Heerup & Co. habe und behauptete, sein Verpflichtungsschein in Anlage 1 wäre kein indossables Papier, Alison & Cowan könnten mithin nur als Cessionare von Neill Heerup & Co. auftreten und müßten die Compensations- und Retentions-Einreden, welche ihm, Hald gegen Diese zuständen, auch gegen sich gelten lassen. Er wandte ferner ein: daß Neill Heerup & Co. die Anlage 1 nur zum Schein an Alison & Cowan indossirt hätten, und zwar zu einer Zeit, wo sie, Neill Heerup & Co., auf deren Accepte am 17. Januar 1855 Mangels Zahlung protestirt wäre, nicht mehr dispositionsfähig gewesen seien, — daß in der Anlage 1 eine Cedirung der Originalpolice an Neill Heerup & Co. oder Ordre nicht versprochen wäre, — und daß Alison und Cowan nicht, wie hätte geschehen müssen, die Rückgabe der Anlage 1 gegen Auslieferung der Originalpolice offerirten. Alison & Cowan erklärten der Anlage 1 zur Erhebung des Assecuranzgeldes benöthigt zu sein, und wollten sie daher bis zu deren Eincassirung behalten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 23. April 1855:

da die Anlage 1, in welcher sich der Beklagte verpflichtete, die Original-Police zur Verfügung von Neill Heerup & Co. in Leith oder Ordre zu halten, unbedenklich als ein durch eigentliches Indossament — also mit Effect selbstständigen Rechts des Indossatars — transportables Document zu erachten ist,

das auf solcher Anl. 1. befindliche Indossament von Neill Heerup & Co. daher hieselbst, wo es wirksam werden soll, die mandantischen Kläger zur Geltendmachung des Anspruchs aus eigenem Rechte legitimrit,

der Beklagte auch gar nicht näher angiebt, wie denn das zu Leith geltende Recht eine andere Indossirung als mit dem Effect einer Cession behinderte,

ebenso wenig aber — zumal nachdem replicando auch das an die mandantischen Kläger indossirte Connossement nebst Factura vom 29. November vorigen Jahres beigebracht worden — die aller Substantiirung ermangelnden beklagtischen Einwendungen, daß die Indossirung nur zum Schein und zu einer Zeit geschehen, wo Neill Heerup & Co. nicht mehr Dispositionsbefugniß hatten, Beachtung finden können,

da hiernach die angeblich dem Beklagten an Neill Heerup & Co. zustehenden Forderungen hier überall nicht in Betracht kommen,

die Verpflichtung zur Cedirung der Original-Police aber vom Beklagten zwar nicht ausdrücklich in Anlage 1. anerkannt wurde, jedoch als eine selbstverständliche zu erachten ist,

auch das eventuelle exceptivische Verlangen, daß die Anl. 1 ausgeliefert werde, als rechtsbegründet nicht erscheint,

daß Beklagter, gegen Ertheilung einer gehörigen Quittung und Durchstreichung der in Anl. 1. befindlichen beklagtischen Verpflichtung, die fragliche Original-Police nach klägerischer Anweisung in hieselbst gebräuchlicher Weise zu cediren und dem m. n. Kläger auszuliefern schuldig;
und wird übrigens dem subst. nom. Kläger über seinen Vorbehalt von Schadensansprüchen und eventuellen ferneren Gerechtsamen hiemit Acte ertheilt.

Das Obergericht erkannte auf Appellation des Beklagten am 22. Juni 1855:

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 23. April d. J. um so mehr zu bestätigen, als auch in dieser Instanz vom Beklagten zur Substantiirung seiner Behauptungen, daß die Indossirung nur zum Schein und zu einer Zeit geschehen sei, wo Neill Heerup & Co. nicht mehr dispositionsfähig waren, weiteres nicht beigebracht worden.

190.

P. E. Hartenfels Söhne, Kläger, gegen Eggeling & Thieriot in Vollmacht der Neuen Assecuranz-Compagnie und F. Bachmann in Vollmacht der See-Assecuranz-Compagnie von 1816, Beklagte.

P. E. Hartenfels Söhne expedirten im November 1852 13 Passagiere und 1 Kind von Hamburg nach Montevideo und Buenos Ayres mittels des Schiffes Catharina Capitain Lubau, und nahmen bei den beklagtischen Assecuranz-Compagnieen Versicherung zum Betrage vom Bco. ℳ 3300 „für Passagier- und Verpflegungsgelder für 13 Passagiere und 1 Kind, um dieselben während einer etwaigen Reparatur des Schiffs oder im Fall einer Strandung oder im Fall sonstigen Schadens zu beköstigen und zu behausen und die nöthige neue Verproviantirung des Schiffes für die Weiterreise zu beschaffen.“ Hartenfels Söhne waren nicht die Rheder des Schiffes Catharina. Am 13. November ging das Schiff ab, am 27. November mußte es wegen erlittener Havarie in den Hafen von Cowes einlaufen. Nach vollendeter Reparatur wurde es auf der Rhede von Cowes durch widrige Winde aufgehalten, erlitt dort neue Schäden durch Collision, und mußte deshalb in den Hafen wieder zurückkehren. Diese zweite Reparatur dauerte bis zum 18. Januar 1853. Für die Verpflegung der Passagiere, welche übrigens fortwährend an Bord bleiben konnten, während dieser 53 Tage vom 27. November 1852 bis zum 18. Januar 1853 hatte Capitain Lubau, seiner vor einem Notar zu Cowes abgegebenen Erklärung zufolge, £ 44. 17 s. 8 d. gebraucht und mittels eines auf Hartenfels Söhne gezogenen Wechsels wieder eincassirt. Die Letzteren fordern nunmehr von den beklagtischen Assecuradeuren Ersatz dieser Summe mit Bco. ℳ 600. 7 ß.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 25. April 1855:

da das Schiff Catharina ausweise der beigebrachten Seeproteste zur Vornahme einer Reparatur Cowes als Nothhafen angelaufen und daselbst vom 27. November 1852 bis zum 18. Januar 1853 zurückgehalten ist, mithin einer der in der Police Anl. 1. bedachten Fälle vorliegt,

da auch auf die Verbindlichkeit der Beklagten zum Ersatz der in Cowes aufgewandten Verpflegungskosten so wenig der Umstand von Einfluß sein kann, daß es im vorliegenden Fall nicht erforderlich gewesen, die Passagiere auch noch außerhalb des Schiffes zu behausen, als den Beklagten darin beizupflichten ist, daß sie die Verpflegungskosten nur für die Tage, an denen wirklich reparirt worden, und nicht auch für die Tage, während welcher das Schiff des widrigen Windes wegen Cowes nicht verlassen konnte, zu ersetzen hätten,

indem für das vorliegende Verhältniß ersichtlich der ganze Aufenthalt des Schiffes im Nothhafen als die unmittelbare Folge des zum Zweck der Reparatur geschehenen Einlaufens in denselben erscheint, ohne daß es für den Anspruch der Kläger auf eine Untersuchung der Frage, ob die Reparatur bedeutend oder nicht, sowie ob der Aufenthalt zu der Größe der Reparatur im Verhältniß stehe oder nicht, irgend wie ankommen könnte,

da demnach die Beklagten die während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen und auf der Rhede von Cowes behufs Verpflegung der an Bord befindlich gewesenen 13 Passagiere und des einen Kindes aufgewandten Kosten den Klägern als Schaden auf die Police Anl. 1. allerdings zu bezahlen haben, wogegen der Beweis der Größe dieses Schadens nicht für genügend geführt erachtet werden kann durch die bloße vor einem Notar zu Cowes abgegebene Erklärung des in dieser Beziehung den Klägern rechnungspflichtigen Capitain Lubau, daß er £ 44. 17 s. 8 d. für den in Rede stehenden Zweck verausgabt habe,

daß die Kläger zu beweisen schuldig,

daß für die auf dem Schiffe Catharina befindlich gewesenen 13 Passagiere nebst 1 Kinde an Verpflegungsgeldern und Unkosten während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen und auf der Rhede von Cowes vom 27. November 1852 bis zum 18. Januar 1853 wirklich die Summe von £ 44. 17 s. 8 d. aufgewandt worden.

Das Obergericht erkannte auf beiderseitige Appellation am 8. Juni 1855:

da, wenn die Beklagten die Verpflichtung übernommen haben, während einer etwaigen Reparatur die auf Beköstigung und Behausung

der Passagiere zu verwendenden Kosten zu ersetzen, darin, daß die Passagiere am Bord geblieben sind und daher für Behausung nichts verausgabt ist, kein Grund gefunden werden kann, die Beklagten von der Ersatzpflicht der auf die Beköstigung verwendeten Gelder zu entfreien;

da auch der geltend gemachte Anspruch auf ca. 1 s. 2½ d. sterl. per Tag à Passagier keineswegs unbillig erscheint und es daher in dieser Beziehung keiner weiteren Justification bedarf;

da indessen auf der anderen Seite ebenso wenig ein Grund vorliegt, die Zeit, während welcher das segelfertige Schiff nach Vollendung der ersten Reparatur durch widrige Winde auf der Rhede von Cowes zurückgehalten wurde, mit in Rechnung zu bringen, als für den Fall, daß das Schiff nach der ersten Reparatur die Reise fortgesetzt hätte und in einem andern Hafen eine weitere Reparatur erforderlich geworden wäre, die Zwischenzeit hätte berücksichtigt werden können und daher von den in Rechnung gebrachten 53 Tagen 15 Tage abzuziehen sind,

daß das Handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 25. April d. J. resp. auf Grund der klägerischen und der zweiten beklagtischen Beschwerde dahin zu reformiren:

daß die Beklagten schuldig den Klägern loco libellati Bco.$ 430 ein jeder zur Hälfte zu bezahlen.

191.

J. Marbs, Kläger, gegen Hermann Harder, in Vollmacht der See- und Fluß-Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 30. April 1855, des Obergerichts vom 15. Juni 1855, des Oberappellationsgerichts vom 17. Juli 1856.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen. Bd. 3. No. 10. S. 103. flg.

192.

John R. Möller & Co., Kläger, gegen Capitain D. Dinesen, führend das dänische Schiff Annette, Beklagten.

John R. Möller & Co., welche das dänische Schiff Annette gechartert hatten, klagten gegen dessen Capitain D. Dinesen auf sofortige Entgegennahme von 700 Fässer Pulver, nach Whampoa bestimmt, weil derselbe laut Chartepartie verpflichtet sei, die von den Klägern an Bord gesandten Güter bis zu einer vollen und bequemen Ladung entgegenzunehmen.

Der Beklagte weigerte sich, diesem Verlangen zu entsprechen, unter Anderem aus dem Grunde, weil das Schiff zuerst nach Sincapore, also einem dem Staate England, einer der damaligen kriegführenden Mächte, gehörenden Hafen bestimmt sei, die Verladung mithin der hamburgischen Verordnung vom 10. April 1854 zuwiderlaufen würde.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. Mai 1855:

da die Annette nicht direct nach einem neutralen, sondern zunächst nach einem Englischen Hafen destinirt ist,

der Beklagte aber hiernach zufolge der Verordnung vom 10. April d. J. nicht verpflichtet werden kann, die in Rede stehenden 700 Fässer Pulver an Bord zu nehmen,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen.

193.

J. H. Dirks, Schiffsmakler, Kläger, gegen Capitain O'Sonne führend das dänische Schiff Frigga, modo Dr. Knauth mand. nom. desselben, Beklagten.

Capitain O'Sonne hatte in einer, für das von ihm geführte Schiff Frigga über eine Reise von Hamburg nach Buenos-Ayres abgeschlossenen, Chartepartie die Verpflichtung übernommen, in Zukunft in Hamburg die Geschäfte seines Schiffs dem Schiffsmakler Dirks zu übertragen. Diesem Versprechen kam er nicht nach, als er hier später mit seinem Schiff wieder eintraf, und wurde demnach von Dirks auf sofortige Auslieferung der Schiffs- und Ladungspapiere,

widrigenfalls Ersatz der Courtage von der Fracht der letzten Reise, belangt.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. Mai 1855:

da Capitain O'Sonne gar nicht berechtigt war, das von ihm geführte Schiff in der vorliegenden Chartepartie weiter als in Betreff der contrahirten Reise zu verpflichten,

hienach aber die in solcher Chartepartie enthaltene gedruckte Clausel, auf welche der Kläger seinen Anspruch begründet, auf den vorliegenden Fall, in welchem eine Befrachtung für die Hin- und Herreise nicht in Frage steht, das Schiff vielmehr nur von hier nach Buenos Ayres befrachtet wurde, ersichtlich gar keine Anwendung erleidet,

daß Kläger mit seiner Klage abzuweisen sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts hat dies Erkenntniß, auf Imploration des Klägers, am 16. August 1855 in restitutorio bestätigt.

194.

G. H. Kämmerer Söhne, Kläger, gegen J. M. Böhrt & Sohn in Vollmacht der Neuen sechsten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 7. Mai 1855, des Obergerichts vom 6. Juli 1855, des Oberappellationsgerichts vom 6. September 1856.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen. Bd. 3. Nro. 11. S. 113. flg.

195.

A. Brandt, Kläger, gegen J. C. Toosbuy, Schiffbauer, Beklagten.

Der Schiffbauer J. C. Toosbuy hatte die Reparatur des dem A. Brandt gehörigen Schiffes Thomas übernommen, um

dasselbe „seetüchtig für Steinkohlen" herzustellen. Das Schiff ward am 28. März 1855 dem Rheder Brandt wieder abgeliefert, darauf von diesem ausgerüstet und abgesandt. Bei Altona zerbrach die Gaffel, das Schiff mußte deshalb den günstigen Wind verpassen und ward die Weiterreise dadurch sehr verzögert. Am 21. April ward das Schiff zu Cuxhaven von stürmischem Wetter befallen und machte in 2½ Stunden 3 Fuß Wasser, so daß es nicht in See gehen konnte. Einige Tage darauf zeigte Brandt dies dem Toosbuy an und nahm ihn wegen nicht gehörig beschaffter Reparatur in Anspruch. Er stellte darauf gegen denselben eine Klage an mit dem Antrag, ihn zu verurtheilen, das Schiff für seine, des Beklagten, Rechnung seetüchtig für Steinkohlen herzustellen und sämmtliche aus der Nichterfüllung des Contracts entstandene Schäden und Kosten, namentlich für Ausrüstung und Verproviantirung des Schiffs und Heuer der Mannschaft seit dem 28. März, und entgangenen Frachtverdienst, zu ersetzen.

Der Beklagte opponirte die Einrede des Empfangs, weil Kläger erst am 26. April, also über 4 Wochen nach Ablieferung des Schiffs, gegen die Reparatur monirt habe, und behauptete, seinen hinsichtlich der Seetüchtigkeit des reparirten Schiffes übernommenen Verbindlichkeiten vollständig entsprochen zu haben. Nur die zu Cuxhaven ausgebrochenen Stürme hätten das Leckwerden des Schiffes herbeigeführt.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 16. Mai 1855:

da ein Empfang des fraglichen Schiffs in dem Sinne, daß der Beklagte überall nicht mehr wegen Nichterfüllung der in Anl. 1 übernommenen Verbindlichkeit, das Schiff „seetüchtig für Steinkohlen zu liefern", besprochen werden könnte, hier nicht vorliegt,

der Beklagte vielmehr dem Kläger ebensowohl verantwortlich sein würde, wenn es sich herausstellen sollte, daß das Schiff überall nicht mehr seetüchtig für Steinkohlen herzustellen war, als wenn dem Beklagten mangelhafte Beschaffung der Reparatur zur Last fallen sollte,

da ferner — ganz abgesehen davon, ob der abgelegten Verklarung ohne Weiteres auch dem Beklagten gegenüber Beweiskraft beigelegt werden darf — aus dem Umstand, daß das Schiff erst

volle drei Wochen nach der am 28. März d. J. stattgehabten Ablieferung Seitens des Beklagten angefangen hat, Wasser zu machen, dann aber am 21. April d. J., nachdem es zu Cuxhaven bei stürmischem Wetter vor zwei Ankern gelegen hatte, plötzlich in 2½ Stunden 3 Fuß Wasser machte, nicht ohne Weiteres gefolgert werden kann, daß das Schiff zur Zeit der Ablieferung seetüchtig für Steinkohlen gewesen oder nicht gewesen sei,

indem es einerseits ersichtlich nicht genügt, daß das Schiff bei gutem Wetter seine Reise drei Wochen lang fortsetzen konnte, andererseits aber es ebensowohl die Folge eines späteren, vielleicht gar nicht zur Kenntniß des Schiffers und seiner Mannschaft gekommenen, Umstandes, als der mangelhaften Beschaffenheit sein kann, in welcher das Schiff am 28. März d. J. abgeliefert wurde, daß dasselbe bei dem stürmischen Wetter vom 20. und 21. April d. J. außer Stande war, See zu halten,

da hiernach dem Kläger jedenfalls der Beweis seines Klaggrundes obliegt,

daß der Kläger den Beweis zu führen habe:

daß das fragliche Schiff Thomas schon bei der Ablieferung desselben Seitens des Beklagten am 28. März d. J. nicht seetüchtig für Steinkohlen gewesen.

196.

L. F. Lorent am Ende & Co., als Correspondenten der Rhederei des Schiffes Industrie Capitain J. Baumann, Kläger, gegen J. D. Stockfleth, Beklagten.

Der Gegenstand dieses Rechtsstreits und das am 11. November 1854 ergangene Erkenntniß findet sich in diesem Heft Nro. 175 angeführt. Der Beklagte hatte vergeblich versucht, den ihm in diesem Erkenntniß auferlegten ersten alternativen Beweis durch Urkunden zu erbringen, und deferirte nunmehr den Klägern über die betreffenden Thatverhältnisse principaliter einen Wahrheitseid, eventualiter einen Nicht-Wissens- und einen Nicht-Glaubens-Eid namentlich dahin, daß sie wirklich glaubten, es hätte das Schiff 2400 Quarters Hafer einladen und demnach eine Fracht von

1200 £ nach der zwischen den Parteien abgeschlossenen Charteparthie verdienen können.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. Juni 1855:

da es sich im vorliegenden Fall nicht etwa um den Beweis eines fremden von den Klägern zu vertretenden facti, sondern um den Beweis eines objectiven Sachverhalts, nämlich um die Frage handelt, wie viel das Schiff Industrie von einer bestimmten Waare einzunehmen im Stande sei,

nun aber der Rhederei dieses Schiffes, nachdem es actenmäßig feststeht, daß dieselbe bisher nicht in der Lage gewesen ist, auf dem Wege der Erfahrung *) sich eine Wissenschaft oder Ueberzeugung hierüber zu verschaffen, nicht zugemuthet werden kann, einen Glaubenseid über eine Frage zu schwören, welche — wenn dies unter den vorliegenden Umständen überall möglich ist — doch jedenfalls nur von Sachverständigen würde entschieden werden können,

daß die Eidesdelation im vorliegenden Fall für unzuläßig zu erklären.

197.

Adolph Strantzen und David Hinrich Molkenbuhr in Altona, modo der Letztere als Vertreter von Schute und Ladung, Kläger, gegen Capitain P. B. Baumont vom Dampfschiff Eagle, Beklagten.

Das Dampfschiff Eagle fuhr bei seinem Abgang aus dem Hamburger Hafen die Schute des Klägers D. H. Molkenbuhr an, welche im Begriff war, 300 Säcke Weizenkleie an das Dampfschiff Hammonia zu bringen. Die Schute und die Ladung erlitten einen erheblichen Schaden, das Dampfschiff Eagle blieb unversehrt. Molkenbuhr, als Vertreter von Schute und Ladung, forderte Ersatz des ganzen Schadens von Seiten des Eagle. — In der Anlage 1, welche die Berechnung des Schadens an der Ladung enthielt, waren unter Anderem auch Bergungskosten, Lagermiethe, und Besichtigungsgebühr aufgeführt.

*) Das Schiff hatte nämlich früher noch keinen Hafer geladen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 11. Juni 1855:

da bei nicht vorliegender Behauptung, daß von der einen oder anderen Seite der in Rede stehende Unfall „mit Fleiß oder vorsätzlich" herbeigeführt sei, hier die Bestimmung des art. 1. Tit. VIII. der Assecuranz- und Haverey-Ordnung zur Anwendung kommt, mithin das beklagtische Schiff die Hälfte des Schadens an der Schute und der darin befindlich gewesenen Ladung zu tragen hat,

da jedoch von dem Taxato des Schadens an der Schute zur Summe von Crt.✗ 400 der dritte Theil wegen des Unterschiedes von Alt und Neu abzurechnen ist, dagegen hinzuzurechnen sind die in Anlage 2a aufgeführten Crt.✗ 16. 7 β (für Winden der Schute an Land und Entleeren derselben von Wasser), und Crt.✗ 12 (für Besichtigung der Schute und Taxirung der Reparaturkosten), sowie die unbestrittenen Crt.✗ 3. 4 β (für 2 verlorene Hacken, welche zur Schute gehörten), und ferner noch, falls der Kläger den Verlust der 2 Persennige eidlich erhärtet, die dafür berechneten, in quanto nicht speciell bestrittenen, Crt.✗ 48, während ein Schade wegen entgangener Schutenmiethe, wie in Anl. 2a auch geltend gemacht wird, bei solchen Schadensregulirungen nicht in Betracht kommt,

so daß also wegen des Schadens an der Schute und was dazu gehörig jedenfalls Crt.✗ 149. 3 β und eventualiter nur noch fernere Crt.✗ 24 dem Beklagten zur Last kommen,

da ferner bei Berechnung des Schadens an der Waare der Facturawerth maaßgebend ist,

die beklagtische Monitur aber, daß von den in Anl. 1. berechneten Bergungskosten derjenige Theil, welcher auf das unbeschädigt Geborgene kommt, abzusetzen sei, als begründet nicht erachtet werden kann,

mithin, wenn durch die zu producirende und eventualiter von Strantzen zu beeidigende Factura die Richtigkeit des Werthansatzes von Crt.✗ 1050 in Anlage 1 dargethan wird, der Beklagte von den wegen der Waare reclamirten Crt.✗ 496. 9 β dem Obigen gemäß die Hälfte, also Crt.✗ 248. 4½ β, zu bezahlen haben würde,

daß Beklagter die Summe von Crt.✗ 149. 3 β dem Kläger zu bezahlen schuldig, Kläger aber in gleicher Frist

1) ratione der obigen Crt.ℳ 24 s. p. recusati einen Eid dahin,

daß wirklich zur Zeit des fraglichen Unfalls 2 Personnige in der Schute gewesen und diese Gegenstände ihm durch solchen Unfall verloren gingen,

abzuleisten, und

2) ratione der obigen Crt.ℳ 248. 1½ β vorgängig die Factura über die fragliche Waare beizubringen schuldig.

198.

Ernst Stoltze, Kläger, gegen Aug. Bolten, Schiffsmakler, Beklagten.

Ueber das diesem Rechtsstreit zu Grunde liegende Sachverhältniß vgl. No. 187. — Nachdem Kläger den ihm im Erkenntniß vom 12. October 1854 auferlegten Beweis geführt hatte, erkannte ferner die erste Kammer des Handelsgerichts am 9. Juli 1855:

da der Kläger mehr als den von ihm angegebenen und nunmehr beklagtischerseits concedirten Facturabelauf sammt den Bco.ℳ 10. 5 β für Zoll und Assecuranz nicht beanspruchen kann,

indem weder ein bloß möglicher Gewinn hier in Betracht kommt, noch die ohne Nothwendigkeit verausgabten Protestkosten dem Beklagten zur Last zu bringen sind,

daß nunmehr Beklagter Crt.ℳ 309. 3 β und Bco.ℳ 10. 5 β dem Kläger zu bezahlen schuldig.

199.

P. Ed. Meyer, Kläger, Impetrant, gegen Capitain John Venables, führend das Englische Schiff Sophia Burbridge, Beklagten, Impetraten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 21. Juli 1855:

daß die am 12. d. M. angelegte Kette für gehörig prosequirt und auf Grund des in Anl. 3. vorliegenden anerkannten Seewechsels für justificirt zu erachten,

und demnach Kläger, Impetrant, zu befugen, falls dem sonst nichts entgegensteht und unbeschadet aller Rechte Dritter mit Einschluß auch der angeblichen impetratischen Gageansprüche,

das impetratische Schiff Sophia Burbridge, praevia notificatione legali, zum ordnungsmäßigen öffentlichen Verkauf zu bringen, um sich daraus soweit zureichend salvo jure ratione residui für Capital cum omni causa bezahlt zu machen.

200.

Aug. Burmester, Kläger, gegen Capitain J. Foison, Schiff Foi, Beklagten.

Der Kläger verlangt die sofortige Auslieferung von 4 Faß Mandeln, welche auf dem beklagtischen Schiff von Cette nach Hamburg gebracht waren, indem er sich durch Production eines Connossements auf ordnungsmäßige Weise als deren Destinatair legitimirt. Der Beklagte bestreitet die Legitimation des Klägers nicht, behauptet indessen, mit Rücksicht auf Vorgänge, welche sich bezüglich eines anderen Ladeguts aus seinem Schiffe ereignet hatten, daß noch ein anderes Connossement über jene 4 Faß Mandeln vorhanden sei, und glaubt daher dieselben vorläufig dem Kläger vorenthalten zu dürfen. Er giebt übrigens zu, daß ihm jenes angebliche zweite Connossement bisher noch nicht vorgezeigt sei. Der Kläger bestreitet das Vorhandensein eines zweiten Connossements.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 1. August 1855:

da der Kläger als völlig legitimirter Conossementsinhaber erscheint, der Beklagte auch nicht etwa behauptet, daß ein anderes Connossement über die fraglichen Waaren bereits präsentirt wurde,

daß Beklagter die in Rede stehenden 4 Fässer Mandeln, gegen Bezahlung der Fracht und was dem anhängig und Quittirung des Connossements, sofort dem Kläger auszuliefern schuldig.

201.

H. B. Ressing, modo dessen Wittwe und Erben, Kläger, gegen Capitain Voss, führend das Schiff Hamburg, Beklagten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 23. August 1855:

da die Kläger, abgesehen von ihrer Behauptung, daß die in Rede stehenden Fässer in einem äußerlich erkennbar mangelhaftem Zustande an Bord gekommen, Nichts vorbringen, was sie berechtigen könnte, den Beklagten, unerachtet derselbe die Connossemente mit dem Zusatze „frei von Leccage" („franc de dommage") zeichnete, auf Ersatz der befundenen ungewöhnlichen Leccage zu besprechen,

indem namentlich in dieser Beziehung ihre Behauptung, daß die Connossemente, schon ehe die Waare wirklich an Bord war, gezeichnet worden, ohne Relevanz ist,

daß Kläger den Beweis zu führen schuldig:

daß die fraglichen Fässer Sirup in augenscheinlich mangelhaftem Zustande gewesen, als dieselben an Bord gelangten.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß am 28. September 1855 auf Appellation der Kläger bestätigt.

202.

R. M. Sloman jun. Schiffsmakler nom. Capitain P. Sievers, Schiff Johanna Marie, Kläger, gegen Emil Jenny, Beklagten.

Die über das klägerische Schiff abgeschlossene Charteparthie enthielt folgende Bestimmung: freight to be paid on unloading and right and true delivery of the cargo. Ungeachtet dieser Bestimmung ließ der beklagtische Empfänger der Ladung, als ihm während der Löschung eine Rechnung über die Fracht zugestellt ward, dieselbe unbezahlt. Die Folge war, daß nun auch Seitens des klägerischen Capitains die Löschung sistirt wurde und drei Ueberliegetage entstanden, für welche das stipulirte Ueberliegegeld mit zusammen 6 £ eingeklagt ward.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 27. August 1855:

da dem Kläger das Recht zustand, das Frachtgut nur gegen Bezahlung der Fracht auszuliefern,

hienach der libellirte Anspruch für 3 Ueberliegetage, wie die Sache vorliegt, als völlig begründet erscheint,

daß Beklagter die libellirten £ 6 dem Kläger zu bezahlen schuldig.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts hat auf Imploration des Beklagten am 3 Octbr. 1855 in restitutorio dies Erkenntniß bestätigt:

da der Beklagte nicht einmal zu behaupten vermag, daß er, als ihm die Frachtrechnung mit der Bemerkung zugestellt wurde, daß vor Bezahlung derselben mit der Löschung nicht fortgefahren werden könne, wenigstens die Fracht für den damals bereits gelöschten Theil bezahlt habe.

203.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, nomine Capitain C. Dannevig vom Schiffe Napoleon, Kläger, gegen Weinkauff & Hübener, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 27. August 1855:

da, wenngleich die Bestimmung des § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 — deren „genaue Beobachtung" noch durch Bekanntmachung der Commerz-Deputation vom 21. Januar 1847 den hiesigen Schiffsmäklern aufs Neue eingeschärft wurde — als in desuetudinem gekommen nicht erachtet werden kann, doch die Beklagten, nach Sinn und Absicht der gedachten gesetzlichen Bestimmung,

Obergerichtl. Erkenntniß in Sachen Capitain List gegen Evers vom 2. October 1846.

Handelsgerichtl. Erkenntniß in Sachen Dirks gegen Kempney & George vom 6. October 1852, confirmirt in contrarestitutorio am 13. December 1852,

nicht auf Grund derselben Ersatzanspruch im vorliegenden Falle geltend machen können, wo es sich nicht von einem möglicher Weise

erst, nachdem das Frachtgut aus seiner Lage genommen, eingetretenem Defect handelt, sondern wo das fragliche Gebinde Oel schon in seiner Lage von den Schifferalten völlig leer befunden wurde und sich dabei die Stauung als untadelhaft auswies,

da vielmehr die Beklagten hier nur befugt erscheinen, nach Maßgabe § 10 der erwähnten Verordnung für das an Bord verbliebene leere Gebinde Frachtabzug zu machen,

daß Kläger zur Erhebung der ad depositum judiciale gebrachten Bco.✗ 231. 11 ß, abzüglich des — beklagtischerseits zurückzuerhebenden — Betrags der pro rata Fracht für das in Rede stehende Gebinde, zu befugen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration der Beklagten am 3. October 1855 in restitutorio:

da der Interpretation des § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom Jahre 1786, derzufolge unter dem Defect, welchen der Schiffer, der die Lage eigenmächtig gebrochen, vergüten soll, nur derjenige Defect zu verstehen, welcher entstanden ist während oder nachdem das Gut aus seiner Lage genommen, bei der stricten und keine Unterscheidung statuirenden Fassung des Gesetzes nicht beigetreten werden kann, zumal nicht zu verkennen ist, daß durch das bei consequenter Anwendung dieser Interpretation in der Regel einzuleitende Beweisverfahren der Zweck des Gesetzes in den meisten Fällen völlig vereitelt werden würde, auch das Handelsgericht in früheren Fällen, in welchen unbestritten vorlag, daß der Defect nicht erst während oder nach der Brechung der Lage entstanden,

vgl. Janssen & Wendt noie c. Lamberts & Co. 20. Octbr. 1849, in rest. confirmirt 19. Nov. 1849. — J. H. Meiners & Co. c. R. M. Sloman jr. als Schiffsmakler 17. Nov. 1851, in rest. confirmirt 6. Decbr. 1851,

die fragliche Gesetzesvorschrift unnachsichtig zur Anwendung gebracht hat,

daß das Erkenntniß der ersten Kammer vom 27. August d. J. wieder aufzuheben und der Kläger hinsichtlich des fraglichen Fasses Oel für ersatzpflichtig zu erklären sei; wegen der Größe des beanspruchten Schadens aber den Parteien Gerechtsame zu reserviren seien.

Das Obergericht erkannte auf Contraimploration der Kläger am 3. December 1855 in contrarestitutorio:

da der Sinn des § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 in dem Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 27. August durchaus richtig aufgefaßt ist,

daß das Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 3. October d. J. wieder aufzuheben und das Erkenntniß der ersten Kammer vom 27. August d. J. alles Inhalts wieder herzustellen.

204.

Knöhr & Burchard Schiffsmakler nom. Capitain C. Dannevig vom Schiffe Napoleon, Kläger, gegen J. C. Diercks & Co., Beklagte.

Gegen die wider sie angestellte Klage auf Frachtgeld erhoben die Beklagten einen Gegenanspruch wegen eines Deficits an den abgelieferten Gütern, für welchen der klägerische Capitain, obwohl er die Connossemente „frei von Schaden und Leccage" gezeichnet habe, aus dem Grunde aufkommen müsse, weil er die im art. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 vorgeschriebene Anzeige unterlassen habe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 30. August 1855:

da zwar außer dem einen, in der Quittung, welche sich in dorso des Connossements befindet, als leer bezeichneten, Fasse in solcher Quittung „einige" als „nicht voll" abgeschrieben wurden, dabei jedoch irgend einer äußeren Beschädigung nicht erwähnt ist,

sonach von einem weiteren Anspruche der Beklagten als wegen des gedachten einen — in dem klägerischerseits in Bezug genommenen Atteste der Schifferalten vom 24. Mai als äußerlich beschädigt bezeichneten — Fasses nicht die Rede sein kann,

daß der beklagtische Gegenanspruch jedenfalls auf die Summe von Bco.$\mathcal{K}$ 351. 12 β zu beschränken, und demnach Kläger zu befugen, die Summe von Bco.$\mathcal{K}$ 186. 2 β ex deposito judiciali zu erheben;

und haben ratione residui vorgängig Beklagte die betreffende Factura beizubringen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration der Beklagten am 3. October 1855 in restitutorio:

da im art. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom Jahre 1786 die Anzeige an den Empfänger nicht schon für den Fall, daß anherogebrachte Fässer „nicht voll" sind, vorgeschrieben, die Anwendbarkeit dieser Vorschrift vielmehr ausdrücklich dadurch bedingt ist, daß die Güter an der Fustage oder Emballage beschädigt sind, der beklagtische Gegenanspruch also mit Recht auf Bco. ℳ 351. 12 β beschränkt ist,

gegen die in Betreff dieses Restes ergangene, dem Beklagten nicht gravirliche, Verfügung aber ein Rechtsmittel überall nicht zulässig erscheint,

daß das beklagtische Restitutionsgesuch theils für unbegründet, theils für unzulässig zu erklären und es demnach bei dem angefochtenen Erkenntniß vom 30. August d. J. lediglich zu belassen.

Vgl. in Nro. 240 ein ferneres Erkenntniß.

205.

Buck & Räuper, Kläger, gegen Holbech & Sommer, Beklagte.

Aus dem Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 1. September 1855:

da die Erhebung eines Protestes bei Ablauf der Liegetage keine zur Salvirung des Anspruches auf Liegegelder nothwendige Formalität ist.

Die erste Kammer des Handelsgerichts hat dies Erkenntniß auf Imploration der Beklagten am 5. November 1855 in restitutorio bestätigt.

206.

H. C. Corens, Agent, Kläger, gegen C. F. Pinckernelle, Schiffsmakler, Beklagten.

H. C. Corens war der Empfänger von 3 Kisten Succade, welche mit dem Schiffe Catharina Capitain de Boer nach Hamburg gekommen waren, und klagte gegen C. F. Pinckernelle den Makler des Schiffs auf deren Auslieferung. Dieser opponirte vornehmlich die Einrede des fehlenden obligatorischen nexus zwischen dem Kläger und ihm, da er lediglich im Auftrage des Capitains die Angelegenheiten des Schiffs besorge und für ihn gegen Dritte keine persönlichen Verbindlichkeiten beständen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 3. September 1855:

> daß, da der Beklagte persönlich mit dem Kläger ersichtlich in obligatorischem nexus wegen des fraglichen Frachtguts nicht steht, Kläger mit seiner Klage, wie sie vorliegt, abzuweisen.

207.

Dr. Ant. Feill subst. nom. Ullberg & Cramér mand. nom. D. Elfstrand & Co. in Gefle, Kläger, Widerbeklagter, gegen Johannes Limpricht, Beklagten, Widerkläger.

Die hier in Frage stehende Widerklage wurde vom Beklagten dahin angestellt: Er habe durch Vermittelung von Ullberg & Cramér eine Partie Bretter von bestimmten Dimensionen von Elfstrand & Co. in Gefle gekauft und zugleich mit Letzteren eine Charteparție geschlossen, wonach diese Bretter auf dem Schiff Ellida nach Rio de Janeiro an sein, des Widerklägers, dortiges Haus Limpricht Gebrüder & Co. gebracht werden sollten. In der Charteparție sowohl wie im Connossement war das Cubikmaaß der Bretter angegeben und danach die Fracht bestimmt, für 40 Cubikfuß englisch 50 s. engl. Das Connossement war vom Capitain rein gezeichnet, ohne die Clausel: Maaß unbekannt. Als das Schiff in Rio ankam, ergab sich daselbst nach der widerklägerischen Berechnung ein erhebliches

Untermaaß, in Folge dessen Limpricht Gebrüder & Co., welche die Bretter an ein anderes dortiges Haus verkauft hatten, demselben einen Abzug vom Verkaufspreis zum Betrage von 2300 Millerees bewilligen mußten. Die gleiche Summe wurde dem Capitain auf seine Fracht gekürzt. Der Widerkläger behauptete, es habe der Capitain sich vergleichsweise mit diesem Abzug von der Fracht für den geringeren Werth der gelieferten Ladung einverstanden erklärt, außerdem aber hätten Limpricht Gebrüder & Co. sich und dem Widerkläger weitere, vor den Europäischen Gerichten geltend zu machende, Ansprüche gegen Elfstrand & Co. auf verhältnißmäßige Kürzung der Fracht und Ersatz des in Rio zu viel bezahlten Eingangszolles vorbehalten. Letzterer sei nämlich usanzmäßig von dem im Connossement angegebenen Cubikmaaß, also von einem zu großen Quantum Bretter, bezahlt werden, und hätten sich Limpricht Gebr. & Co. bei den Zollbehörden vergeblich um Rückvergütung der zu viel gezahlten Summe bemüht. Widerkläger forderte für diese Reconventionalansprüche eine Summe von Bco.✗ 6430. 7 ꞵ.

Die Widerbeklagten bestritten, abgesehen von anderen Einwendungen, das Vorhandensein eines Untermaaßes nach dem geschlossenen Contracte und forderten deshalb die von der Fracht gekürzten 2300 Millerees zurück. Der Capitain sei zu dem von der Gegenseite angeführten Abkommen nicht befugt gewesen, habe sich mit jenem Abzug auch nur vorläufig einverstanden erklärt, unter Vorbehalt einer Regulirung der Differenz. Sollte aber wirklich ein Untermaaß statuirt werden können, so sei doch mit jenen 2300 Millerees jedenfalls jeder Anspruch des Widerklägers erledigt, es könne keineswegs, außer einer Entschädigung für die durch das angebliche Untermaaß herbeigeführte Verringerung des Verkaufswerthes der Ladung in Rio, noch Kürzung der Fracht und Ersatz für zu viel gezahlten Zoll gefordert werden. Der Widerkläger sei demnach abzuweisen und zur Bezahlung der unrechtmäßig von der Fracht gekürzten 2300 Millerees zu verurtheilen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 5. September 1855:

da der Verkaufpreis einer Waare am Bestimmungsplatz nicht allein den Facturawerth, sondern auch die auf derselben ruhenden Unkosten, als Fracht und Zoll, repräsentirt,

hienach aber im vorliegenden Fall ein separater Anspruch wegen zu viel bezahlter Fracht und Zölle nicht mehr denkbar ist, nachdem das widerklägerische Haus den ihm von seinem Käufer wegen der angeblich abweichenden Dimensionen der Bretter gemachten Abzug von 2300 Millerees dem Capitain Kraeft an der Fracht gekürzt hat, also den Preis, für welchen es die Ladung in Rio verkaufte, ungeschmälert erhalten und sich somit vollständig in die Lage versetzt hat, als ob die Waare nach Maaßgabe des Connossements richtig geliefert worden,

da andererseits die Widerbeklagten an die von Capitain Kraeft wegen der 2300 Millerees getroffene Abmachung gebunden sind, indem der Capitain ohne Frage völlig legitimirt ist, um Ansprüche des Empfängers wegen angeblich mangelhafter Lieferung der Waare, für welche Schiff und Fracht verhaftet sind, vergleichsweise, wie im vorliegenden Fall ausweise des Briefes des Schwedischen und Norwegischen Consuls in Rio vom 14. December 1854 ersichtlich geschehen ist, zu erledigen,

— — — — — — — — — — — — —

daß sowohl der Widerkläger mit seiner erhobenen Widerklage als auch die Widerbeklagten mit ihrem Anspruch auf Nachzahlung der von Capitain Kraeft concedirten 2300 Millerees abzuweisen.

Das Obergericht und Oberappellationsgericht waren in ihren Erkenntnissen respective vom 12. October 1855 und 17. Juni 1856 der Ansicht, daß der Capitain Kraeft nicht in einen definitiven Abzug der 2300 Millerees von der Fracht gewilligt, sondern sich nur damit einverstanden erklärt habe, daß Limpricht Gebr. & Co. diese Summe blos vorläufig, bis zu einer definitiv in Europa herbeizuführenden Entscheidung oder Vereinbarung einbehielten, und verstatteten ihm daher die Geltendmachung seines Anspruchs auf Nachzahlung der 2300 Millerees in einem ferneren Verfahren. Demnach ward von diesen beiden höheren Instanzen über die Frage, ob der Capitain zur Bewilligung des fraglichen Nachlasses für befugt zu erachten war, keine Entscheidung gegeben.

Vgl. in Nro. 265 ein ferneres Erkenntniß.

208.

Dr. H. A. Malm mand. nom. C. D. von Buttel & Co. in Bremen, Kläger, gegen Roß Vidal & Co., Beklagte.

In dieser Sache hatte der mand. nom. Kläger einen Frachtrest von £ 108. 2 s. 7 d. für das Schiff Estafette eingeklagt. Die Beklagten hatten dies Schiff für die Ausreise en rouche für die Heimreise per ton gechartert. Auf ersterer waren vom Laderaum 1400 Cubikfuß für Proviant und Wasserfässer abgeschauert und konnten daher von ihnen nicht benutzt werden. Aus dem Grunde wollten sie den eingeklagten Betrag von der stipulirten Fracht retiniren. Es war ihnen das Schiff nach der Chartepartie, mit Ausnahme der Kammer des Capitains, der Cojen der Steuerleute, sowie des nothwendigen Raumes für das Volk und zur Bewahrung der Taue, Segel und Schiffsprovisionen, zur freien und alleinigen Disposition gestellt worden. Im Erkenntniß vom 5. Februar 1855 war denselben der Nachweis auferlegt worden, daß ihnen durch Proviant und Wasserfässer des Schiffs mehr -- und wie viel mehr — als nothwendig war, vom Schiffsraum entzogen wurde.

Aus dem ferneren Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 6. September 1855:

da es nicht darauf ankommt, ob etwa das klägerische Schiff bei seiner fraglichen Ausreise von diesem oder jenem Proviant-Artikel mehr, als erforderlich war, an Bord hatte, sondern es vielmehr nach dem Sinne des Beweis-Interlocuts vom 5. Februar d. J. nur darum sich fragt, ob der im Laderaum verstauet gewesene Schiffs-Proviant daselbst mehr Platz in Anspruch genommen hat, als den Beklagten entzogen sein würde, wenn einerseits nicht mehr Schiffs-Proviant als erforderlich an Bord genommen und andererseits dieser gesammte Proviant — wie, in Ermangelung einer anderen Bestimmung der Chartepartie, unzweifelhaft geschehen durfte — im Laderaum verstauet gewesen wäre, — — — — — — —

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Beklagten am 21. September 1855 bestätigt.

209.

Dr. J. C. Knauth m. n. Schiffer Ahrenberg vom schwedischen Schiffe Pilgrim, Kläger, gegen P. C. Winterhoff & Piper, Beklagte.

Es ward in dieser Sache ein Frachtrest von Bco.-℔ 648. 3 ß gegen Winterhoff & Piper eingeklagt, welche ihre Weigerung, denselben zu bezahlen, hauptsächlich auf folgende Gründe stützten: 1) Die zufolge der Chartepartie nach dem Gewicht der auszuliefernden Ladegüter zu bezahlende Fracht sei nicht nach deren Bruttogewicht, sondern nur nach deren Nettogewicht zu vergüten, was bei Reisen der in Rede stehenden Art, nämlich von dem Westen Südamerikas nach Hamburg, Usanz wäre. 2) Zufolge der Chartepartie habe der Capitain in Valparaiso einen Frachtvorschuß von £ 300 erhalten. Die Geber des Vorschusses hätten hiefür Wechsel auf die Beklagten gezogen, und sich dabei die in Valparaiso übliche Wechselcommission von 2½ pCt. berechnet, welche der Capitain zurückerstatten müsse. Die Bemerkung in der Chartepartie, daß ihm der Vorschuß „free of interests and commission" zu entrichten sei, könne auf diese von den Beklagten ausgelegte Wechselcommission nicht bezogen werden. 3) Die Beklagten hätten, wenn auch nicht im Auftrage des Capitains, doch in dessen Interesse den Frachtvorschuß versichert, und müsse er sich die Kosten dieser Versicherung auf seine Frachtforderung anrechnen lassen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 6. September 1855:

da in der vorliegenden Chartepartie nicht die Fracht nur vom Netto-Gewicht stipulirt ist,

auch weder vereinbart wurde, daß dem Kläger die reclamirten Kosten des Frachtvorschusses, noch daß demselben die Kosten der Versicherung dieses Vorschusses — — — — — — zur Last kommen sollten,

daß Beklagte die annoch restirenden Bco.-℔ 648. 3 ß dem mand. nom. Kläger zu bezahlen schuldig.

210.

G. Lewens, Kläger, gegen A. Behn, Beklagten.

A. Behn, Rheder des Schiffs Singapore Capitain Both, hatte dasselbe an Roß Vidal & Co. en bloc verchartert. G. Lewens verlud in dasselbe eine Kiste zum Transport von Hamburg nach Melbourne durch Vermittelung von A. F. Woldsen, welcher im Connossement als Ablader angegeben ward. Bei Ankunft des Schiffes in Melbourne befand sich die Kiste nicht mehr an Bord und konnte daher auch nicht abgeliefert werden. G. Lewens klagte nunmehr auf den Werth der Kiste mit Bco. ℳ 314, und producirte zu seiner Legitimation als deren Ablader ein Attest des A. F. Woldsen.

Der Beklagte brachte im Wesentlichen folgende Einreden vor: 1) Lewens sei durch das Attest des Woldsen, welches keine Cession der diesem aus dem Connossement zustehenden Rechte enthalte, noch nicht genügend zur Anstellung der Klage legitimirt und müsse auch alle 5 vom Capitain gezeichneten Connossemente wieder zurückgeben. 2) Es könnten nur Roß Vidal & Co., welche das Schiff en bloc gechartert hätten, in Anspruch genommen werden. Denn diese wären hiedurch die Herren und Disponenten des Schiffs und den Connossementsinhabern für Erfüllung der mit denselben abgeschlossenen Frachtcontracte verantwortlich geworden. 3) Die Klage sei verfrüht. Da der Capitain sich wegen der unterlassenen Ablieferung der Kiste nicht durch höhere Gewalt hätte exculpiren können, müsse er für den Verlust aufkommen und erst ausgeklagt werden, bevor der Beklagte als Rheder in Anspruch genommen werde. Letzterer hafte nur subsidiär, im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Capitains. 4) Es sei dem libellirten Anspruch dadurch präjudicirt worden, daß nicht in Melbourne, dem Bestimmungsort des Schiffs, wegen der unterlassenen Ablieferung der Kiste protestirt und geklagt worden sei. — Für den Fall, daß nicht die Klage auf Grund dieser Einreden abgewiesen würde, ward um Befristung der hauptsächlichen Einlassung bis zur Rückkehr des Schiffs nach Hamburg gebeten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. September 1855:

da für die laut Connossement Anl. 1. in das Schiff Singapore

verladene Kiste, welche laut Schein des Capitain Both Anl. 2. bei Ankunft des gedachten Schiffes in Melbourne sich nicht an Bord vorfand und deshalb dem Empfänger nicht geliefert werden konnte, das Schiff selbst und die auf der betreffenden Reise verdiente Fracht verhaftet ist, wobei es sich freilich von selbst versteht, daß der Ablader, falls er wegen Nichtablieferung der Kiste Ersatz verlangt, gegen Erledigung seines Anspruchs sämmtliche ihm eingehändigte Connossemente zurückliefern oder wegen derselben genügende Sicherheit bestellen muß,

da ferner die Verpflichtung des Beklagten, mit seinem Schiff und der verdienten Fracht für den erhobenen Anspruch aufzukommen, weder durch den Umstand modificirt wird, daß das Schiff für die in Rede stehende Reise en bloc verchartert war, noch im vorliegenden Falle, in welchem nicht aus einem Versehen des Capitains, sondern aus dem abgeschlossenen Frachtcontract geklagt wird, durch das erst nachzuweisende Unvermögen des Capitains, den Anspruch aus eigenen Mitteln zu befriedigen, bedingt ist,

— — — — — — — — — — — — —

daß die Einrede des unrechten Beklagten zu verwerfen, der Kläger aber bei Fortgang der Sache seine Legitimation besser als geschehen, und zwar vermittelst einer gehörigen von A. F. Woldsen ausgestellten Cessionsacte, zu beschaffen habe; übrigens aber dem Beklagten eine Frist von 6 Monaten — falls das Schiff Singapore nicht früher auf hier zurückkommen sollte — zur hauptsächlichen Einlassung zu bewilligen sei.

211.

Ed. Thiel & Co., Kläger, gegen G. A. Reimers in Vollmacht der Assecuranz-Union, Beklagten.

Die Kläger hatten bei der beklagtischen Assecuranz-Compagnie mit der Strandungsclausel 279 Säcke Salpeter von Newyork nach Hamburg auf dem Schiff Herschel Capt. Meyer zu Bco. ℳ 3150 versichert. Das Schiff litt sehr durch große Stürme und drang viel Wasser in den Ladungsraum. Dadurch ward zufolge der Verklarung der Sal-

peter aus den Säcken ausgeschwemmt und mußte mit dem Seewasser zur Rettung von Schiff und Ladung über Bord gepumpt werden. Als das Schiff in Hamburg ankam, waren die Säcke leer. Nach Angabe der Kläger wäre ein Theil derselben ganz verfault und die anderen ein Matsch gewesen. Sie behaupteten daher, daß ein Totalschade vorliege und der Beklagte aus dem Grunde, obschon eine Strandung nicht vorliege, den Verlust ersetzen müsse.

Der Beklagte bestritt das Vorhandensein eines Totalschadens, weil noch die Säcke vorhanden seien und auch, da die Kläger von einem Matsch sprächen, nicht durchaus ganz leer sein könnten. Ueberdies wäre er, bei der vorliegenden Strandungsclausel, da das Schiff nicht gestrandet, von allen Folgen der eingetretenen Beschädigung, also auch von völligem Verlust des versicherten Salpeters frei.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. September 1855:

da die Clausel „frei von Beschädigung ausgenommen im Strandungsfall" dahin zu verstehen ist, daß der Versicherer — falls ein Strandungsfall nicht vorliegt — von den Folgen einer den versicherten Waaren zustoßenden Beschädigung völlig befreit sein soll,

im vorliegenden Fall aber die vollständige Zerstörung des versicherten Salpeters ausweise der Verklarung lediglich eine Folge der Beschädigung ist, welche derselbe auf der Reise erlitten,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen seien.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 2. November 1855 bestätigt.

212.

Strube & Niebuhr, Kläger, gegen H. H. Eggers, Beklagten.

Die Kläger hatten am 12. Juli 1854 das dem Beklagten gehörende Schiff Johanna Elisabeth gechartert zu einer Monatsfracht von Sincapore aus. Nach dem § 1 der Charterpartie lag das Schiff zur Zeit ihres Abschlusses in England und war es dem Capitain verstattet „zu Schiffsbesten eine beliebige directe, oder indirecte, auf dem Wege liegende, Ausfracht zu nehmen". Es war

weder ein Abgangstermin aus England noch ein Ankunftstermin in Sincapore festgesetzt worden. Das Schiff ward in Hull angehalten, und dort ein prisengerichtliches Verfahren über dasselbe eingeleitet, weil es früher ein russisches gewesen sei. Aus dem Grunde verlangen die Kläger Aufhebung des Frachtcontracts.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 20. September 1855:

da die zu Hull wegen seiner früheren Nationalität eingetretene saisie des Schiffes Johanna Elisabeth, auch wenn dieselbe noch fortdauern sollte, doch für jetzt, wo sie noch nicht zu einer definitiven Maaßregel geführt hat, nur als eine vorübergehende Behinderung durch höhere Hand angesehen werden kann, welche, unerachtet sie vor dem contractlichen Abgang des Schiffes nach Sincapore erfolgte, nach allgemeinen seerechtlichen Principien — zumal bei einer Chartepartie wie hier vorliegt — nicht schon die Kläger berechtigt, sich vom Contracte loszusagen,

Code de comm. art. 277
Niederl. Handelsgesetzbuch art. 505
Spanisches Handelsgesetzbuch § 769
Pr. Landrecht II. § 1681
Abbott. Treatise of the law relative to merchant ships and seamen. Ed. 6 pag. 533,

da aber, wie die Klage vorliegt und über dieselbe verhandelt wurde, die Frage im gegenwärtigen Verfahren nicht zur Entscheidung steht, ob etwa die Kläger auf Grund seiner Zeit nicht geschehener Anzeige, daß das Schiff Johanna Elisabeth erst nach abseiten der Westmächte erfolgter Kriegserklärung neutrales Eigenthum geworden, berechtigt seien, Rescission der Chartepartie zu verlangen,

daß Kläger — obwohl unter ausdrücklichem Vorbehalt aller weiteren Gerechtsame — mit ihrer Klage angebrachtermaaßen und für jetzt abzuweisen.

Das Obergericht erkannte am 15. October 1855 auf Appellation der Kläger:

daß das Handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 20. September d. J. zu bestätigen, wobei den nur angebrachtermaaßen und für jetzt abgewiesenen Klägern jedoch vorbehalten

bleibt, für den Fall, daß die Entscheidung über die Freigebung des Schiffes Johanna Elisabeth sich noch in die Länge ziehen sollte, auf die aus diesem Grunde zu beanspruchende Rescission der Charteparite zurückzukommen.

213.

Dr. Herm. Loehr mand. nom. Wilh. Åberg in Borgå, Kläger, gegen Levy Behrens & Söhne, Beklagte.

Levy Behrens & Söhne vermittelten im Jahre 1853 für Wilh. Åberg zu Borgå in Finnland eine Bestellung von 200 Säcken Caffee bei G. & W. Heymann in Rio de Janeiro und hatten zugleich die Assecuranz auf die von dort nach Finnland in einem russischen Schiffe Namens Ida zu versendende Waare zu besorgen; es wurde ihnen das Limitum des Einkaufspreises, nämlich 4500 rees per arrobe zum Cours von 600 rees angegeben. Das Schiff ward in dem damaligen orientalischen Kriege aufgebracht, es beanspruchte daher Åberg Schadensvergütung aus der den L. Behrens & Söhne aufgetragenen Assecuranz, und, da seiner Meinung nach dieselben eine zu geringe Summe hatten versichern lassen, forderte er von ihnen Ersatz des fehlenden Betrages. Zufolge eines früheren Verfahrens, welches bis an das Lübecker Oberappellationsgericht gelangte (s. Sammlung der Entscheidungen dieses Gerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 2. S. 1079 flg.), hatten die Beklagten den Nachweis zu erbringen, daß sie nach dem ihnen bekannten Limitum und sonstigen Vorschriften für G. & W. Heymann in Rio de Janeiro einen den Risico völlig deckenden Belauf gegen alle Gefahr versichert hätten.

In dem nunmehrigen ferneren Verfahren behaupteten die Beklagten, sie hätten nur den Einkaufspreis zu versichern brauchen, nicht auch die Unkosten, zumal ihnen solche nicht angegeben wären. Der Kläger war indessen der Ansicht, daß nicht blos der Einkaufspreis und die Unkosten, sondern außerdem noch 10 pCt. imaginairer Gewinn hätten versichert werden müssen. Auch über die Berechnung des Einkaufspreises und der Unkosten waren die Parteien verschiedener Ansicht. Der Kläger rechnete nach dem Cours von 600 rees, welcher

in dem den Beklagten mitgetheilten Limitum vorgeschrieben war, wonach sich der Einkaufspreis auf Bco.℔ 7500 und die Unkosten, einschließlich der Assecuranzspesen, auf Bco.℔ 1800 ergaben, was zusammen eine Summe von Bco.℔ 9300 ausmachte. Die Beklagten indessen beriefen sich darauf, daß G. & W. Heymann ausweise ihrer Factura einen Cours von 640 rees dem Kläger berechnet hätten, wonach Einkaufspreis und Unkosten zusammen nur Bco.℔ 8791. 11 ß ergäben, daher eventuell nur die Differenz zwischen dieser Summe und den wirklich versicherten Bco.℔ 7610 zu vergüten wäre, indem Kläger nicht mehr als Ersatz seines effectiven Schadens beanspruchen könne.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 24. September 1855:

da es nach der rechtskräftigen Sachlage darauf ankommt, bis zu welchem Belauf die Beklagten seiner Zeit die fraglichen 200 Säcke Caffee versichern lassen mußten,

nun aber zwar nicht erachtet werden kann, daß die Beklagten verpflichtet gewesen, bei Berechnung des zu versichernden Betrages auch imaginairen Gewinn zu berücksichtigen,

dieselben jedoch zu dem — nach dem Limitum von 4500 rees per arrobe zum Cours von 600 rees — auf Bco.℔ 7500 zu calculirenden Einkaufspreis die Kosten bis an Bord — über deren Betrag sie sich auf hiesigem Platz unschwer vergewissern konnten — so wie die hiesigen Assecuranzkosten hinzuzurechnen hatten,

da hiernach der Betrag, den die Beklagten nach dem, was ihnen vorlag, versichern lassen mußten — und den sie bei solcher gehörigen Versicherung von den Versicherern erhoben haben würden — sich auf Bco.℔ 9300 stellt,

— — — — — — — — — — — — —

also dem Kläger statt annoch geforderter Bco.℔ 1725. 12 ß die Summe von Bco.℔ 1591. 6 ß zu adjudiciren ist,

daß Beklagte solche Bco.℔ 1591. 6 ß dem mand. nom. Kläger zu bezahlen schuldig.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts hat dies Erkenntniß auf Imploration der Beklagten am 27. October 1855 in restitutorio bestätigt:

da die Beklagten, falls sie die fraglichen 200 Säcke Caffee —

und zwar, wie üblich in taxirter Police — mit Bco.℔ 9300 versichert hätten, auch diese Summe von den Versicherern erhoben haben würden,

indem bei der Bezahlung des hier in Rede stehenden Totalschadens nicht der Facturabetrag nebst Unkosten sondern die Taxe der Police maaßgebend gewesen sein würde.

214.

Ullberg & Cramér, Kläger, gegen H. A. Holle in Vollmacht der Patriotischen Assecuranz-Compagnie und Karl F. Bubendey in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1840, Beklagte.

Das Schiff Göthen war im October 1853 in Marseille für eine Ladung Talg, Weizen oder andere Waaren von Odessa nach Marseille oder Großbrittannien oder einem Hafen zwischen Havre und Hamburg beide einschließlich gechartert worden. Das Schiff kam im Januar 1854 nach Odessa und begann Anfang Februar mit Einnahme der aus Waizen bestehenden Ladung. Beim Fortgang der Beladung mußte es auf die Rhede hinauslegen um einen tieferen Liegeplatz zu erhalten. Dort erlitt es einen Leck, und mußte deshalb am 27. Februar wieder in den Hafen gebracht werden. Die bereits fast vollständig eingenommene Ladung ward wieder gelöscht. Als die Reparatur am 27. März vollendet worden, war inzwischen, am 1. März, ein Ausfuhrverbot von Getreide erlassen worden und konnte in Folge dessen die Ladung Waizen nicht wieder eingenommen werden. Nachdem der Capitain sich vergeblich längere Zeit bemüht hatte, hiezu dennoch Erlaubniß zu erhalten, ging er am 19. Juni nach Cherson, und schloß daselbst eine andere Charter nach England ab.

Am 13. April selbigen Jahres ließen die Kläger für Rechnung, wen es angeht, bei den Beklagten Bco.℔ 4500 für die Fracht dieses Schiffes von Odessa aus mit der Clausel „nur für Seegefahr" versichern und machten dabei die Anzeige, es habe der Capitain am 27. Februar ausclarirt. Nach eingetretenem Frachtverlust stellten sie eine Klage auf Bezahlung dieser versicherten Bco.℔ 4500 an.

Die Beklagten erhoben im Wesentlichen folgende Einreden: 1) Die durch eine Verfügung von höherer Hand herbeigeführte Einstellung der Frachtreise habe nach art. 16 tit. V. der Assecur. und Haver. Ordnung eine Erlöschung der Assecuranz herbeigeführt, indem, was in diesem art. in Betreff der Casco-Versicherung verfügt sei, auch von der mit derselben nahe verwandten Fracht-Versicherung gelten müsse. 2) Es sei die Versicherung für eine Reise von Odessa nach Marseille ꝛc. geschlossen, dagegen habe das Schiff eine Reise von Cherson aus unternommen. Wegen dieser Veränderung der Reise sei die Versicherung erloschen, zumal eine Frachtfahrt von Odessa aus gar nicht unmöglich gewesen wäre, indem das Ausfuhrverbot nur Getreide, nicht jede Ladung betroffen habe, und schlimmsten Falls das Schiff die stipulirte Reise ohne Ladung hätte machen können. Die Richtigkeit dieses Einwandes ergebe sich auch daraus, daß der Versicherte sonst in die Lage komme, durch das Unglück zu lucriren, nämlich sowohl für die versicherte Reise als auch für die veränderte Reise Fracht zu verdienen. Eventualiter sei die von Cherson aus gemachte Fracht von der Versicherungssumme zu kürzen. 3) Die versicherte Fracht sei gar nicht verloren, indem der Befrachter des Schiffs ungeachtet des Ausfuhrverbots zur Zahlung der Fracht verpflichtet wäre. Für dessen guten Willen aber zur Erfüllung der ihm obliegenden Verbindlichkeiten und für dessen Zahlungsfähigkeit hätten Beklagte keine Garantie übernommen. 4) Sie hätten „nur für Seegefahr" versichert. Der Frachtverlust sei aber durch das von ihrem Risico ausgeschlossene Getreideausfuhrverbot verursacht worden. Der Seeunfall, welcher das Schiff auf der Rhede betroffen habe, sei nur die entferntere Veranlassung gewesen. Als wirkliche Ursache könne immer nur derjenige Unfall gelten, dessen unmittelbare und nothwendige Folge der betreffende Verlust wäre. 5) Es sei beim Abschluß der Versicherung am 13. April 1851 die unrichtige positive Anzeige gemacht worden, daß das Schiff mit seiner Ladung Waizen am 27. Februar 1851 ausklarirt wäre. Daraus durften, die Beklagten folgern, daß es von dem Getreide-Ausfuhr-Verbot nicht betroffen worden sei, und sich durch das letztere nicht abhalten lassen, die Versicherung zu übernehmen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 26. September 1855:

da das Schiff Göthen ausweise der Anlagen 2—4 freilich keineswegs bereits abgegangen und in See gewesen, aber in Folge eines erlittenen Seeunglücks wieder in den Hafen von Odessa zurückzukehren gezwungen ist, vielmehr nur von der Rhede, auf welche es, um den Rest seiner Ladung einzunehmen, hinausgelegt hatte, wegen eines entstandenen Lecks, während es noch in Ladung lag, wieder in den Hafen zurückgebracht und daselbst von dem im vorigen Jahre für Odessa erlassenen Ausfuhrverbot auf Waizen betroffen wurde,

da aber dennoch der Risico der Beklagten wegen der versicherten Frachtgelder bei der stattgehabten fast vollständigen Beladung des Schiffes seinen Anfang genommen hat, auch eine Aufhebung dieses Risico in Gemäßheit des art. 16 tit. V. der Assecuranz- und Haverey-Ordnung bei der vorliegenden Frachtversicherung nicht stattfindet, indem das gedachte Gesetz nur von versicherten Schiffen und Gütern, der § 81 des revidirten Allgemeinen Plans Hamburgischer Seeversicherungen aber nur von einem Schiffe redet, auf welches Versicherung genommen,

da ferner nicht erachtet werden kann, daß Capitain Osverberg, nachdem er sich vom 30. März bis zum 19. Juni vergeblich bemüht hatte, die Erlaubniß zum Wiedereinnehmen seiner wegen der Reparatur des Schiffes in andere Fahrzeuge geworfenen Ladung zu erhalten, verpflichtet gewesen wäre, noch länger, etwa bis zur Beendigung des Ausfuhrverbots, welches bis zum 1. September lautete, zu warten,

da hienach die Beklagten an und für sich und abgesehen von den sonst vorgebrachten Einreden die versicherten Frachtgelder, soweit dieselben nicht, bei der nach stattgehabter Beladung erfolgten Einstellung der Reise, von der Ladung zu tragen waren, zu ersetzen haben würden,

da aber im vorliegenden Fall die Beklagten wegen der in der Police enthaltenen Clausel: „nur für Seegefahr" von solchem Ersatz völlig befreit sind, weil nämlich nicht das dem Schiffe widerfahrene Seeunglück, welches, indem es die Abreise verzögerte, nur die Veranlassung wurde, daß die Ladung von dem in Odessa erlassenen

Ausfuhrverbot betroffen werden konnte, sondern lediglich dieses Ausfuhrverbot selbst die Einstellung der Reise zur Folge hatte, wie sich schon daraus ergiebt, daß das Schiff am 27. März reparirt und völlig bereit war, seine Ladung wieder einzunehmen, hieran aber lediglich durch das Ausfuhrverbot gehindert wurde,

und weil bei der gedachten Clausel nach art. 7 tit. IV. der Assec. und Hav. Ordn. jedenfalls ein von einer kriegführenden Macht erlassenes Ausfuhrverbot von dem Risico der Versicherer ausgeschlossen ist, überdies aber in § 39 des revidirten Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen ausdrücklich bestimmt ist, daß bei der Clausel „nur für Seegefahr" der Versicherer bei Frachtversicherungen frei vom Ersatz der Frachtverkürzung sein solle, und zwar ohne daß daselbst ein Unterschied gemacht wäre, ob der Verlust durch eine eigentliche Kriegsgefahr, oder durch eine sonstige Verfügung von höherer Hand veranlaßt worden,

da endlich — wenn die Beklagten dennoch im vorliegenden Fall für die Folgen des Ausfuhrverbots verantwortlich gehalten werden könnten — dann jedenfalls die bei Abschluß der vorliegenden Versicherung gemachte unrichtige Anzeige die Versicherung ungültig machen würde,

indem die Beklagten durch die unrichtige Mittheilung, daß das Schiff am 27. Februar mit einer Ladung Waizen ausclarirt sei, bei der am 13. April geschlossenen Versicherung offenbar zu der Annahme verleitet werden mußten, daß das Schiff durch das vom 1. März datirende und erst später in Kraft gesetzte Ausfuhrverbot nicht mehr betroffen sein könne, nun aber das Schiff in Wahrheit am 27. Februar wegen des auf der Rhede erhaltenen Lecks, dessen Reparatur sich nachher bis zum 27. März verzögerte, wieder in den früheren Hafen gebracht, und — ungeachtet es am 8. März, also während es in der Reparatur lag und seine Ladung gar nicht an Bord hatte, ausclarirt wurde, — daselbst von dem Ausfuhrverbot betroffen worden ist,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen seien.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 12. November 1855 bestätigt.

215.

Aug. Jos. Schön & Co., als Rheder des Schiffes Florentin Capt. C. J. B. Wichmann, Kläger, gegen C. M. Schröder & Co., Beklagte.

Das Schiff Florentin hatte, zufolge einer zwischen A. J. Schön & Co. als Verfrachtern und C. M. Schröder & Co. als Befrachtern am 7. August 1851 abgeschlossenen Chartepartie, außer anderen Gütern eine Partie Rosenholz von Bahia nach Hamburg gebracht. Ueber die Frachtberechnung enthielt die Chartepartie folgende Bestimmung: „Die Befrachter sind verbunden, zu bezahlen . . für jede eingenommene Ton von 70 Arroben Netto an Caffee in Säcken oder Zucker in Kisten . . £ 4. 10 s. . . alles mit 5 pCt. Primage, und für andere etwa beigeladene Waaren Fracht für dieselben im Verhältniß nach den bestehenden Usanzen des Ladeplatzes." Das beigeladene Rosenholz war in Bahia nicht gewogen, sondern nur von den Abladern Gültzow & Co. das ungefähre Gewicht desselben, als „hier (nämlich in Bahia) angenommen", mit 100 tons in das Ladungs-Manifest gesetzt worden. Die Kläger berechneten die Fracht für das Rosenholz bloß nach dem eingenommenen Gewicht, und zwar, jener Angabe des Manifests zufolge, nach 100 tons; — die Beklagten indessen nach dem ausgelieferten Gewicht, was den in Bahia dem Abladeplatze geltenden Usanzen entspreche, die Annahme zu 100 tons im Manifest solle nur für die nach der Tonnenzahl zu berechnende Provision der Ablader als vorläufiger Maaßstab dienen. Die Differenz beträgt Bco. ℳ 761, welche von A. J. Schön & Co. eingeklagt ward.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 1. October 1855:

da in der vorliegenden Chartepartie die Fracht für Caffee in Säcken oder Zucker in Kisten für jede eingenommene ton von 70 Arroben stipulirt ist,

die Bestimmung aber „und für andere etwa beigeladene Waaren Fracht für dieselben im Verhältniß nach den bestehenden Usanzen des Ladeplatzes" keine weitere als die — mit dem Wortlaute übereinstimmende — Bedeutung hat, daß für das Verhältniß anderer

Waaren zu Caffee in Säcken oder Zucker in Kisten die Usanzen des Ladeplatzes maaßgebend sein sollten,

da sonach die Kläger mit Recht auch für das verladene Holz die contractliche Fracht nach eingenommenem Gewicht beanspruchen und zwar nach dem — von den Beklagten concedirten — zu Bahia usanzmäßigen Verhältniß von 80½ Arroben Holz gleich 70 Arroben Zucker in Kisten,

das eingenommene Gewicht des verladenen Holzes aber in dem von den Abladern unterzeichneten Manifest (Anl. 3) auf 100 tons angegeben ist, und es nicht darauf ankommt, ob eine wirkliche Wägung Statt gefunden hat,

— — — — — — — — — — — — —

daß Beklagte die pro resto libellirten Bco.-ℳ 761 den Klägern zu bezahlen schuldig.

Das Obergericht erkannte am 22. October 1855 auf Appellation der Beklagten:

da die Worte in der Chartepartie:

„und für andere etwa beigeladene Waaren Fracht für dieselben im Verhältniß nach den Usanzen des Ladeplatzes"

nichts darüber entscheiden, ob diese Usanzen dahin gehen, daß, wenn die Fracht für die Hauptladung nach eingenommenem Gewicht bedungen ist, die verhältnißmäßige Fracht für alle beigeladenen Waaren auch unter Zugrundelegung des eingenommenen Gewichts zu ermitteln sei,

da vielmehr in Beziehung auf das beigeladene Holz für das Gegentheil spricht, daß dieses Holz am Ladeplatz gar nicht gewogen ist, und das dafür im Manifest in runder Zahl unter der Bemerkung „hier angenommen" aufgeführte Gewicht nur Behufs Berechnung der Provision angesetzt erscheint,

da partes über das Rechnungsverhältniß, Fracht für 80½ Arroben Holz gleich Fracht für 70 Arroben Caffee, einig sind, als Gewicht des Holzes aber mit Sicherheit nur dasjenige, welches sich hier durch wirkliches Wägen ergeben hat, der Berechnung der Fracht zu Grunde gelegt werden kann,

daß das Handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 1. October d. J. dahin zu reformiren:

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen, sie wollten und

könnten denn erweisen, daß, wenn in einer Chartepartie Fracht für Caffee und Zucker nach eingenommenem Gewicht und für andere etwa beigeladene Waaren Fracht im Verhältniß nach den bestehenden Usanzen des Ladeplatzes bedungen sei, diese Usanzen in Bahia dahin gehen, daß die Fracht für dort beigeladenes Jacaranda-Holz in der Art berechnet werde, daß das dort als eingenommen angenommene Gewicht, unter Annahme des Verhältnisses 80½ Arroben Holz gleich 70 Arroben Caffee, zu Grunde gelegt werde.

Das Ober-Appellationsgericht zu Lübeck erkannte auf Appellation der Kläger am 29. April 1856:

daß die Förmlichkeiten der Appellation für gewahrt zu achten, und in der Sache selbst, wie hiemit geschieht, das Erkenntniß des Obergerichts der freien Hansestadt Hamburg vom 22. October vorigen Jahres aufzuheben und Kläger, unter Vorbehalt des Gegenbeweises für Beklagte, binnen einer von dem Handelsgerichte anzuberaumenden Frist, bei Strafe der Desertion, schuldig seien, zu beweisen:

das in Rede stehende Holz habe bei der Verladung in Bahia unter Zugrundlegung des Verhältnisses von 80½ zu 70 Arrobas 100 Tons, oder wie viel weniger, ausgetragen,

worauf in der Sache selbst weiter erginge was Rechtens.

Entscheidungsgründe.

Die Beschwerden der Kläger darüber, daß nicht das erste Erkenntniß unter Verurtheilung der Beklagten in die Kosten der Appellations-Instanz bestätigt worden sei, und eventuell, wiewohl ohne rechtliche Ausführung, darüber, daß nicht die Beklagten für beweispflichtig erklärt worden, konnten nur in so weit für begründet erachtet werden, daß der im vorigen Urtheile den Klägern auferlegte Beweis aufgehoben und der aus dem gegenwärtigen Urtheile ersichtliche Beweis des Klagfundaments den Klägern auferlegt werden mußte.

Der Inhalt des Klagfundaments hängt ab von dem Verständniß der unter den Parteien am 7. August 1854 abgeschlossenen

Chartepartie und insonderheit der in No. 3 enthaltenen Worte: „die Befrachter sind verbunden, zu bezahlen für jede eingenommene Ton von 70 Arroben Netto an Caffee in Säcken oder Zucker in Kisten £ 4. 10 s. alles mit 5 pCt. Primage, und für andere etwa beigeladene Waaren Fracht für dieselben im Verhältniß nach den bestehenden Usanzen des Ladeplatzes". Es fragt sich nämlich, ob die Worte „eingenommene Ton" nur auf Caffee und Zucker, oder ob dieselben auch auf andere den Inhalt der Ladung bildende Güter zu beziehen sind. Nun vermeinen zwar die Beklagten theils, die Worte „im Verhältniß" sollten das von Zucker zu den beigeladenen Waaren, in concreto das zu Rosenholz, mithin, nach der zu Bahia gültigen Reductions-Tabelle, das Verhältniß von 70 zu 80½ Arrobas andeuten, daneben aber durch die Worte „nach den bestehenden Usanzen des Ladeplatzes" bezeichnet werden, es komme bei der Berechnung nicht auf das Gewicht des eingeladenen, sondern auf das des ausgeladenen Holzes an; theils, in den Worten „Fracht für dieselben" liege, daß das Wort „eingenommen" sich nur auf die zu Anfang genannten Caffee und Zucker habe beziehen, während für alle übrigen Güter die Usanzen in Bahia zur Norm hätten dienen sollen. Es ist jedoch, wie die Kläger mit Recht hiegegen einwenden, mit den Regeln der Auslegung nicht zu vereinigen, daß der Inhalt des ersten Satzes nur theilweise zur Erklärung des letzten benutzt werde, daß man dort das für Normativartikel fixirte Frachtquantum als maaßgebend für sämmtliche sonstigen Güter betrachte, das für die Frachtberechnung nicht minder bedeutende Wort „eingenommen" aber auf Caffee und Zucker beschränke. Auch steht es damit nicht in Einklang, wenn von den Beklagten selbst für alle übrigen Güter, mit alleiniger Ausnahme des Rosenholzes, in Gemäßheit des ersten Satzes, das in Bahia eingenommene Gewicht zur Grundlage für die Frachtberechnung genommen worden ist, und Beklagte nur für diesen einzigen Artikel eine Ausnahme gemacht wissen wollen. Vielmehr war mit dem Handelsgerichte anzunehmen, die Usanzen in Bahia seien nur für das Verhältniß der anderen Waaren zu den normativen Artikeln in Bezug genommen und das Wort „eingenommen" enthalte den Ausdruck des Parteiwillens für die gesammte Ladung.

Sind hienach die Beklagten verpflichtet, auch in Betreff des

Rosenholzes die bedungene Fracht nach dem eingenommenen Gewichte zu bezahlen, so fragt es sich ferner, ob die Behauptung der Kläger, gedachtes Gewicht betrage 100 Tons, bereits erwiesen sei, indem alsdann die Beklagten, welche nur nach dem ausgelieferten Gewichte für 180,686 Pfund Fracht bezahlt haben, verurtheilt werden mußten, die Differenz zwischen der geleisteten Zahlung und dem Frachtsatz für 100 Tons mit Bco.℔ 764 den Klägern zu bezahlen. — In der Beurtheilung dieses Beweises konnte jedoch der Auffassung des Handelsgerichts nicht beigepflichtet werden. Denn der Inhalt des Manifestes in Betreff des Rosenholzes geht ausdrücklich dahin, das Gewicht desselben in Bahia sei vor der Absendung nicht ausgemittelt worden, sondern nur zu 100 Tons angenommen, und zwar unter Bezugnahme auf das Connossement, in welchem in Betreff des Rosenholzes die Bedingung sich hinzugefügt findet, daß die Fracht für solches nach ausgeliefertem Gewichte bezahlt werden solle. Diese letztere Bestimmung entscheidet nun zwar gegen die Kläger als Verfrachter des Schiffes nicht, da sie aus der Chartepartie, die Beklagten dagegen als Befrachter aus den Connossementen die Fracht zu fordern haben, und begreiflicherweise dasjenige, was die Beklagten als Vermiethher des Schiffsraums zu fordern berechtigt sind, auf einem von ihrer Verpflichtung als Schiffsmiethher verschiedenen Obligationsgrund beruht. War aber das Gewicht des Rosenholzes in Bahia nicht mittelst Wägens constatirt, so würden die Beklagten doch nur dann verpflichtet sein, dessen Annahme zu 100 Tons wider sich gelten zu lassen, wenn Gültzow & Co., welche das Manifest aufgemacht haben, die Absicht hatten oder haben mußten, die Beklagten hiedurch zu obligiren. Allein das Vorhandensein dieser Absicht ist nicht erwiesen, indem jene Annahme sehr wohl zu dem Zweck geschehen sein konnte, um vorläufig bei Berechnung der Commission normgebend zu sein. Ueberdies spricht gegen das Vorhandensein einer solchen Absicht die Bezugnahme auf das Connossement, und in solchem die Stipulation der Frachtzahlung nach ausgeliefertem Gewicht. Eine Nothwendigkeit der Absicht zu obligiren liegt aber überall nicht vor, da es nicht Sache der Beklagten, resp. ihrer Vertreter, sondern vielmehr Sache der Kläger, resp. des sie vertretenden und mit dem Inhalt der Chartepartie bekannten Schiffers war, das „eingenommene" Gewicht, auf welches die Charterfracht

lautete, feststellen zu lassen, wenn sie nicht Gefahr laufen wollten, daß ihnen die Fracht nach ausgeliefertem Gewichte gezahlt werde. Die Kläger konnten daher mit dem Beweise, 100 Tons Rosenholz in Bahia eingenommen zu haben, nicht verschont werden, und der Umstand, daß ein solcher Beweis gegenwärtig seine Schwierigkeiten hat, ist von Klägern, resp. ihrem Vertreter selbst verschuldet, und kann zu einer Veränderung der Beweislast nicht führen. Für unmöglich konnte die gedachte Beweisführung jedoch nicht erachtet werden. Wäre z. B. die Behauptung der Kläger richtig, daß Rosenholz auf der Fahrt von Brasilien der Regel nach eintrockne und hiedurch an Gewicht oft bis zu 10 pCt. verliere, so ließen sich durch Sachverständige jene Procente durchschnittlich ermitteln, und dadurch wäre die Nothwendigkeit einer Erhöhung der gezahlten Frachtsumme erwiesen. Existirte ferner, wie Kläger replicirend behauptet haben, in Bahia die feste Usanz, daß ein Dutzend Stücke Rosenholz stets zu 2 Tons angeschlagen werde, so würde auch auf diesem Wege eine Beweisführung thunlich sein. Endlich wäre es auch möglich, den Beweis dadurch zu führen, daß der Inhalt der von dem Obergerichte zum Beweis verstellten Usanz in Bahia nachgewiesen würde. Den Beweis jedoch hierauf zu beschränken, mußte schon um deswillen für unstattnehmig erachtet werden, weil in den bisherigen Parteischriften von den Klägern eine Usanz des zum Beweise verstellten Inhalts nicht behauptet worden ist.

216.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, nom. Capitain F. F. Bade vom Schiffe Colonist, Kläger, gegen F. J. Tesdorpf & Sohn, Beklagte.

Das Schiff Colonist, Capitain Bade, im Jahre 1854 von Havana nach Hamburg bestimmt, erlitt eine schwere Havarie und war genöthigt in Newyork einzulaufen. Daselbst wurde es besichtigt, einer Reparatur unwürdig befunden, daher condemnirt und öffentlich verkauft. Die Dispache über die Havarie grosse ward in Hamburg aufgemacht und von dem Capitain Bade gegen die Beklagten als Ladungsinteressenten der auf sie fallende Beitrag zur Havarie grosse mit Bco.$ℋ$ 999. 13 β eingeklagt.

Die Beklagten machten auf Grund eines im August 1854 von ihren Correspondenten in Havana, Steil & Wolff, dem Capitain Bade gegebenen Frachtvorschusses, groß Span. Doll. 339. 4. nebst Assecuranzspesen, eine Gegenforderung von Bco.ℳ 1000. 12 β geltend. Ueber diesen Vorschuß hatte Capitain Bade folgenden Schein ausgestellt:

„Ich bescheinige hiedurch, von Herren Steil & Wolff in Havana Span. Doll. 339. 4. für Rechnung des Hamburger Barkschiffes Colonist empfangen zu haben, welche nach Ankunft des Fahrzeuges unter Zuziehung der Assecuranz-Prämie von der Fracht zu kürzen sind.

Havana, August 26. 1854. unterz.: F. F. Bade."

Die Beklagten beriefen sich darauf, daß in diesem Schein die Ankunft am Bestimmungsort als Bedingung für die Zurückerstattung des Vorschusses nicht ausbedungen sei. Mithin müsse das Eintreffen des Schiffs in Newyork genügen, indem die Ankunft eines Schiffs, wenn dasselbe in Folge höherer Gewalt seinen Bestimmungsort nicht erreichen könne, im Nothhafen, wo es seine Reise beendet, angenommen werde. Nun sei allerdings bei Leistung des Vorschusses das Risico übernommen worden, daß überhaupt so viele Fracht verdient werde, als zur Deckung des Vorschusses erforderlich wäre. Diese Bedingung sei aber eingetreten, da in Newyork an pro rata Fracht eine den Vorschuß weit übersteigende Summe eingenommen wäre. Es sei mithin die Gegenforderung durchaus gerechtfertigt.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. October 1855:

da der excipiendo beigebrachte Schein (Anl. A) nicht enthält, daß der in Rede stehende Frachtvorschuß sammt Assecuranzprämie nur dann vergütet werden solle, wenn das Schiff seinen Destinationsplatz Hamburg erreiche,

hiernach aber die Berichtigung nicht verweigert werden kann, nachdem das Schiff im Nothhafen Newyork angekommen und, nach dessen daselbst erfolgtem Verkauf und demnächst hieselbst stattgehabter Dispachirung, der Rhederei, mit Einschluß einer Distanzfracht von Bco.ℳ 2166. 9 β, ein Ueberschuß von Bco.ℳ 11,062 verblieben ist,

daß Kläger, auf Grund des beklagtischen Gegenanspruchs, mit ihrer Klage abzuweisen, auch als Reconventen den Beklagten — welche übrigens den libellirten Schein gehörig quittirt den Klägern auszuliefern haben — 15 ß Bco. zu bezahlen schuldig.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 26. November 1855 bestätigt.

217.

H. C. Corens, als Agent von A. Croce in Genua, Kläger, gegen E. F. Pinckernelle, Schiffsmakler, Beklagten.

A. Croce in Genua hatte am 19. Mai 1855 das Schiff Catharina, Capitain J. J. de Boer, zu einer Reise von Genua und Nizza nach Hamburg für eine Fracht von 210 £ en rouche gechartert und dasselbe für seine Rechnung für Stückgut verfrachtet. In Hamburg angekommen, übertrug der Capitain die Geschäfte seines Schiffs dem Schiffsmakler E. F. Pinckernelle und cassirte dieser die Connossementsfracht ein. Derselbe leistete zugleich gegen H. C. Corens, Vertreter des A. Croce, Garantie für richtige Auskehrung des Ueberschusses der Connossementsfracht über die Chartepartiefracht. Demnächst erhob Corens gegen Jenen eine Klage auf Bezahlung dieses Ueberschusses, den er auf Crt. ℳ 2908. 4 ß berechnete. Pinckernelle stellte hiegegen eine andere Berechnung auf, in welcher er den Charterer mit ½ pCt. Courtage von der gesammten Connossementsfracht und 2 pCt. delcredere belastete. Diese Ansätze wurden vom Kläger bestritten, denn Courtage könne dem Charterer nur vom Ueberschuß der Connossementsfracht angerechnet werden, delcredere aber gar nicht, weil solches nicht verabredet wäre, auch eine Garantie für das Eingehen der Fracht nicht erforderlich gewesen wäre, indem der Empfänger verpflichtet sei, solche sofort bei Entgegennahme der Waare zu bezahlen. Die vom Beklagten übernommene Garantie beziehe sich nur darauf, daß der Capitain pflichtmäßig den Ueberschuß der Connossementsfracht auskehre.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. October 1855:

da die, wie die Parteien einverstanden sind, sich — abzüglich der Fracht für an den Kläger selbst verladene Güter — auf Crt.✗ 5750. 11 ß belaufende Connossementsfracht zum Cours von 125 % auf Bco.✗ 4600. 9 ß auskommt, also, da die in der Charterpartie stipulirte Fracht, abzüglich der Adreß-Provision, Bco.✗ 2723. 10½ ß beträgt, ein Frachtüberschuß von Bco.✗ 1876. 14½ ß vorliegt,

Beklagter aber nur für diesen Frachtüberschuß dem Kläger die Courtage von 1½ % — also Bco.✗ 28. 2 ß — zu berechnen befugt ist und das in Anl. E. berechnete — s. Z. nicht vereinbarte — delcredere wegfallen muß,

mithin dem Kläger die Summe von Bco.✗ 1848. 12½ ß zu adjudiciren ist,

daß Beklagter solche Bco.✗ 1848. 12½ ß dem Kläger zu bezahlen schuldig.

218.

C. Benitt, Kläger, gegen Henry Wachter, Bevollmächtigten der See-Assecuranz von 1850, Beklagten.

Für den Kläger waren zu Cette in das Schiff St. Helena, Capitain Classen, diverse Weine nach Hamburg verladen und bei der beklagtischen Assecuranz-Compagnie versichert worden. Die Weine kamen hier an, Kläger hielt sich indessen, in Folge eines vor Cadix stattgehabten Strandungsfalles, wegen erlittenen Zeitverlustes und Verderbs der Waare, berechtigt, dieselbe zu abandonniren und forderte von dem Beklagten deren in der Police taxirten Werth. Dieser entgegnete, daß wegen Art. 5 und 6 Tit. XI. der Assec. und Hav.-Ordn. und § 60 u. § 119 des Allg. Plans eine Klage auf Abandon einer im Bestimmungshafen eingetroffenen Waare für ganz unzulässig zu erachten sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. October 1855:

daß Kläger mit seiner unstatthafter Weise einen Abandon der fraglichen Waare bezweckenden Klage abzuweisen,

übrigens aber demselben, namentlich auch wegen interimistischer Maaßregeln, wenn zuvor Verklarung wird beigebracht sein, alle Gerechtsame vorzubehalten.

219.

Ziel Balzer & Co., als Befrachter des Schiffes New Ed, Capitain Oesau, Kläger, gegen John Oldrey, als Rheder und Verfrachter, Beklagten.

Ziel Balzer & Co. charterten das dem John Oldrey gehörige Schiff New Ed zu einer Reise von Hamburg nach Valparaiso, San Francisco, Lima, den Chincha-Inseln und zurück nach Antwerpen zu einer Fracht von £ 3900 en bloc. Für die Reise von den Chincha-Inseln nach Antwerpen hatte Oldrey das Schiff schon früher verchartert zum Transport von Guano, und ward diese Charter an Ziel Balzer & Co. übertragen, so daß ihnen die aus derselben zu verdienende Fracht zu Gute kommen sollte. Denselben war ferner garantirt, daß das Schiff 345 tons Guano einnehmen werde; geschehe dies nicht, solle im Verhältniß zum weniger eingenommenen Maaß eine Reduction der ganzen en bloc Fracht von £ 3900 eintreten. Das Schiff lieferte in Antwerpen nicht 345 tons sondern bloß 318$^{87}/_{2030}$ tons Guano aus. Ziel Balzer & Co. forderten nunmehr eine entsprechende Reduction der gesammten en bloc Fracht und stellten nach einer von ihnen aufgemachten Rechnung, Anlage 1, eine Klage auf Bco.℔ 3676. 13 ß an. — Der Beklagte wandte ein: er habe den Klägern nur das einzunehmende nicht das auszuliefernde Quantum Guano garantirt, auch könne nicht aus dem in Antwerpen ausgelieferten Maaß auf die Größe des eingeladenen geschlossen werden, eine Untersuchung über das letztere aber sei nicht mehr statthaft, weil Kläger ihrem Anspruch aus der Garantie dadurch präjudicirt hätten, daß sie es unterlassen hätten, am Abladeplatz das Quantum des eingenommenen Guano zu constatiren. — Auch über die Berechnung der vom Beklagten für Rechnung der Kläger in Antwerpen eincassirten Guanofracht bestand eine Differenz, indem Letztere einige, aus der Guanocharter folgende Abzüge von dieser Fracht, namentlich für Commissionsgebühren und Disconto, nicht zugestehen wollten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. October 1855:

1) betreffend die beanspruchte Fracht-Reduction:

da der Beklagte in der Chartepartie Anl. 2 den Klägern nur garantirt hat, daß das Schiff New Ed wenigstens 345 tons Guano einnehmen werde, hiernach also das in Antwerpen ausgelieferte Quantum nicht unmittelbar maaßgebend ist für die nach Verhältniß des weniger Eingenommenen laut Chartepartie eintretende Reduction der auf £ 3900 festgesetzten Fracht, vielmehr nur in Betracht kommt, sofern und soweit durch dasselbe die Größe des eingenommenen Quantums nachzuweisen ist,

da andererseits der betreffende Beweis den Klägern nicht deshalb, weil sie nicht schon bei Verladung des Guano das eingenommene Quantum constatiren ließen, abgeschnitten werden kann, und zwar um so weniger, als die Kläger bei dieser Verladung selbst in keiner Weise concurrirten, vielmehr lediglich die Fracht aus der Guanocharter, welche bei Vercharterung des Schiffes an sie schon vom Beklagten abgeschlossen war, zu genießen hatten,

daß die Kläger den Beweis zu führen haben:

daß das Schiff New Ed auf der fraglichen Reise weniger und wie viel weniger als 345 tons Guano bei den Chincha-Inseln eingenommen habe;

2) betreffend die vom Beklagten gegen die Anl. 1 erhobenen Monituren:

da die Kläger an und für sich dem Beklagten nur das wirkliche Nettoprovenü der von dem letzteren für sie eincassirten Guanofracht in Rechnung bringen können,

der Versuch der Kläger aber, noch jetzt gegen die Bedingungen der Guanocharter zu moniren, nachdem sie dieselbe ausweise ihrer Chartepartie Anl. 2 vom Beklagten ohne Weiteres übernommen haben, völlig unzulässig erscheint,

daß die beklagtischen Monituren für begründet zu erklären und demgemäß die dem Beklagten zu debitirende Guanofracht auf £ 1493. 11 s. 10 d. weniger 150 Doll. festzusetzen sei.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 10. December 1855 bestätigt.

220.

Vincent Janssen & Wendt, Schiffsmakler, mand. nom. Capt. James Mc Gregor vom Schiffe Lima, Kläger, gegen Hochgreve & Vorwerk, Beklagte.

Das klägerische Schiff Lima hatte von Caldera eine Ladung von 700,000 ℔ Kupfererz nach Hamburg an die Beklagten gebracht. Weder für die Löschzeit, welche am 20. Juli 1855 begann, noch für etwaiges Ueberliegegeld waren in der Charterpartie Bestimmungen getroffen. Dieselbe besagte nur: „The cargo shall be delivered from the vessels tackles as fast as the customs of the port will permit". Am 6. August protestirte der Schiffer wegen verzögerter Löschung, am 11. August, also 23 Tage nach Beginn der Löschzeit, war dieselbe beendigt. Der Schiffer forderte ein Ueberliegegeld für 9 Tage, weil seiner Behauptung nach die Ladung, welche nicht aus Stückgütern, sondern aus einer einzigen Gattung Waaren, die sich rasch aus dem Schiffe nehmen lasse, bestanden habe, in 14 Tagen bequem hätte gelöscht werden können. Den Betrag des Ueberliegegeldes beantragte er auf 8 £ per Tag festzustellen, weil die Charterpartie diese Vergütung für eine Verzögerung der Abladung festgesetzt hatte. Demnach stellte er eine Klage auf Bezahlung von Bco.✗ 958. 5 β an.

Die Beklagten glaubten zu keinem Ueberliegegeld verpflichtet zu sein, weil nach den vorliegenden Umständen: das Schiff sei 349 tons engl. register groß gewesen; die Löschung des eingeladenen losen Kupfererzes sei nicht leicht zu beschaffen, erfordere vielmehr große Mühe; für die Abladung sei in der Charterpartie eine Zeit von 35 Tagen festgesetzt worden, welche auch für die Löschung als Maaßstab zu dienen habe — die gebrauchte Löschzeit von 23 Tagen keineswegs für zu lang gehalten werden könne. Davon abgesehen, werde ein zu hoher Betrag des Ueberliegegeldes gefordert, höchstens 3 bis 5 £ per Tag könnten eventuell verlangt werden. Auch sei die Löschung durch die eigne Schuld des klägerischen Capitains verzögert worden.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. October 1855:

da im vorliegenden Fall, in welchem eine bestimmte Anzahl von

Löschtagen nicht stipulirt worden, die von dem Kläger bei der Bestimmung der Charteparthie: „the cargo shall be delivered from the vessels tackles as fast as the customs of the port will permit" beanspruchte Entschädigung für diejenigen Tage, welche die Beklagten ihn länger aufgehalten haben, als zur bequemen Entlöschung der Ladung erforderlich war, jedenfalls erst nach dem Tage des erhobenen Protestes zu beginnen hat,

andererseits aber die bis zur Protestlevirung den Beklagten gewährte Zeit von 18 laufenden Tagen völlig genügte, um die in Rede stehende Ladung bequem zu entlöschen,

die Beklagten also für die mehr verbrauchten fünf Tage dem Kläger ein angemessenes Ueberliegegeld, welches im vorliegenden Fall auf 8 £ per Tag festzusetzen, zu bezahlen haben, falls sie nicht den Beweis des von ihnen behaupteten eignen klägerischen Verschuldens erbringen,

daß die Beklagten £ 40 den m. n. Klägern zu bezahlen haben, sie wollten und könnten denn beweisen,

daß die Verzögerung der Löschung über den 6. August hinaus ganz oder theilweise der eignen Schuld des Klägers zuzuschreiben sei.

221.

L. Schneider, Maler, Kläger, gegen Capitain Lorentzen, vom Norwegischen Schiff Anna, modo C. H. Bremer, mand. nom. desselben, Beklagten.

L. Schneider klagte gegen den Capitain Lorentzen auf Bezahlung von Crt. ℳ 87. 5 ß für Malerarbeiten an dessen Schiff Anna, nebst Auslagen. Der Beklagte verweigerte die Zahlung, weil die Arbeit schlecht gemacht wäre, auch das Schiff nicht weiß — wie verabredet worden — sondern gelb angestrichen wäre.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts wies diesen letzteren Einwand im Erkenntniß vom 27. October 1855 mit folgendem Grunde zurück:

da der Beklagte, nachdem das Schiff unter den Augen seines Steuermanns gemalt worden, mit der Monitur, daß statt weißer Farbe gelbe Farbe gewählt worden, nicht weiter gehört werden kann.

222.

F. H. Jacobsen & Co., Kläger, gegen J. M. Böhrt & Sohn in Vollmacht der Neuen 6. Assecuranz-Compagnie und G. U. Moller in Vollmacht der Neuen 5. Assecuranz-Compagnie, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 29. October 1855:

da das von den Beklagten für die Reise von Cette nach Christinestad „nur für Seegefahr" zu $\frac{1}{4}$ Part versicherte Schiff „Neva" von Oeregrund, woselbst es am 24. April v. J. des Eises wegen eingelaufen war, nicht mehr seine Reise nach dem gedachten Destinationsplatze fortgesetzt, sondern am 27. November v. J. nach Nystadt, als dem ihm von der Rhederei, um daselbst seine Salzladung zu löschen, angewiesenen Destinationsplatze abgegangen ist,

sonach nicht der — im § 49 des Plans von 1853 verstandene — Fall einer Deviation, sondern vielmehr der Fall einer anderen Reise vorliegt, und es daher nicht einmal darauf ankommt, ob die „Neva", als sie auf solcher Reise von ihrem Unglück betroffen wurde, noch auf demselben Cours war, den sie auch bei ihrer Destination nach Christinestad hätte halten müssen,

Emérigon. Traité des Assurances. t. II. p. 48.
Phillips. Treatise on the law of insurance. Ed. 2. Vol. I. p. 558,

da ferner die klägerische Behauptung, daß der Abgang des Schiffes nach Nystadt als ein unfreiwilliger zu erachten sei, als begründet keineswegs erscheint, indem nämlich, wenn das Schiff, nachdem es zu Oeregrund des Feindes wegen und zuletzt noch in Veranlassung contrairen Windes bis gegen das Ende des Monats November verblieben war, um diese Zeit des Eises wegen nicht mehr nach Christinestad abgehen konnte, hieraus doch nicht die Nothwendigkeit seines Abganges nach einem andern Platze, sondern viel-

mehr sich ergiebt, daß es ohne die abseiten der Rhederei beorderte Reise nach Nystadt noch ferner zu Oeregrund würde verblieben sein,

da endlich der geltend gemachte Umstand, daß die Ordre zur Reise nach Nystadt nicht von dem eigentlichen Versicherten selbst ertheilt wurde, um so weniger von Relevanz ist, als die Kläger gar nicht behaupten, daß der Mitrheder Lundmann, welcher dieselbe ertheilte, hierzu nicht befugt gewesen,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 17. December 1855 bestätigt.

223.

Dr. Brandis mand. nom. Conr. Hinr. Donner in Altona, Kläger, gegen W. von Bergen in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1854, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 7. November 1855:

da der Verlust an der Fracht des Schiffes Betty, dessen Ersatz der Kläger auf Grund der Police Anl. 1 und der Dispache Anl. 2 von dem Beklagten beansprucht, dadurch entstanden ist, daß das (von Rio de Janeiro) nach Copenhagen bestimmte Schiff Betty seine Reise in St. Thomas als Nothhafen beendigte, die Beurtheilung dieses Anspruchs also davon abhängt, ob diese Einstellung der Reise nach den Bedingungen der abgeschlossenen Assecuranz dem Versicherer gegenüber gerechtfertigt erscheint,

da nun nach § 102 und § 114 des revidirten Allgem. Plans hamburgischer Seeversicherungen die Reparatur eines in einen Nothhafen eingelaufenen Schiffes, falls dasselbe nicht als Wrack befunden oder unfähig zur Reparatur erklärt worden, förderſamst vorgenommen und so schleunig, als möglich ist, beendigt werden muß, diese ganz bestimmte Vorschrift auch der vom Kläger geltend gemachten, auf § 41 des Allgem. Plans gestützten, Deduction entscheidend entgegensteht, nach welcher das Unterlassen einer an und für sich thunlichen, aber den Werth des Schiffes übersteigenden, Reparatur dadurch, daß dasselbe in Beziehung auf die Casco — oder Frachtversicherung „für

behaltene Ankunft" im § 41 ausdrücklich für ein willkührliches und den Versicherer von aller Verbindlichkeit befreiendes erklärt worden, für die ohne diese Clausel geschlossene Versicherung ohne Weiteres sanctionirt sein soll,

da auch kein Grund vorliegt, die Vorschrift der §§ 102 u. 114 für weniger maaßgebend im Fall der Frachtversicherung als im Fall der Cascoversicherung zu halten, indem in dieser Beziehung vielmehr nur der Unterschied eintritt, daß bei der Cascoversicherung dadurch, daß der Ort der willkührlichen Einstellung der Reise als Bestimmungsort betrachtet wird, die weitere Vorschrift des § 102 zur Anwendung kommt, derzufolge es bei Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort dem Eigner überlassen bleibt, die Reparatur, wenn er es für gut findet, vorzunehmen, so daß, obgleich der aus bloßen Zweckmäßigkeitsgründen vorgenommene Verkauf des Schiffes auch hier für Rechnung des Eigners bleibt, der am Casco befundene Schaden dem Versicherten dennoch und zwar nach der Reparaturtaxe vergütet wird, wogegen von einer analogen Vergütung des durch die Einstellung der Reise überall erst entstandenen Schadens an der Fracht der Natur der Sache nach keine Rede sein kann,

da ferner aus der beigebrachten Dispache sich ergiebt, daß das Schiff Betty weder als Wrack befunden, noch unfähig zur Reparatur erklärt worden, sondern daß die ernannten Sachverständigen lediglich auf Grund einer aufgestellten Berechnung, derzufolge die Reparaturkosten den Werth des Schiffes in reparirtem Zustande übersteigen würden und den Betheiligten durch die Reparatur ein Verlust von $ 4350 erwachsen würde, der Meinung gewesen sind und erklärt haben, daß das Schiff, als zur Reparatur untüchtig, abandonnirt und zum Besten aller Betheiligten verkauft werden müsse,

da hienach die Reise des Schiffes Betty aus einem nach den Bedingungen der abgeschlossenen Assecuranz den Versicherer nicht verpflichtenden Grunde eingestellt worden, der Beklagte also den aus solcher Einstellung der Reise entstandenen Schaden nicht zu ersetzen hat,

da endlich eine auf ein Versehen des Capitains gestützte Klage hier nicht angestellt worden,

daß m. n. Kläger mit seiner vorliegenden Klage abzuweisen sei.

Das Obergericht erkannte auf Appellation des Klägers am 25. Januar 1856:

da zwar in Beziehung auf die Fracht für den unbeschädigt in St. Thomas gelöschten Theil der Ladung aus den in dem handelsgerichtlichen Erkenntnisse a quo angeführten Gründen die Klage mit Recht abgewiesen ist, da indessen der in St. Thomas wegen Beschädigung durch Seewasser vorgenommene Verkauf von 195 Sack in gar keiner Verbindung mit der Unterlassung der Reparatur des Schiffes steht,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 7. November 1855, unter Verwerfung der ersten Beschwerde, in Beziehung auf die Fracht für den unbeschädigten Theil der Ladung zu confirmiren, in Beziehung auf die Fracht für die in St. Thomas beschädigt verkauften 195 Sack aber auf Grund der zweiten Beschwerde dahin zu reformiren:

daß der Beklagte schuldig, die dem Kläger für diese 195 Sack Caffee gekürzten 3/5 der Fracht zu zahlen.

224.

F. F. Mayer, Kläger, gegen Capitain Hansen, Dampfschiff Elve, Beklagten.

Am 8. September 1855 ward in Havre eine Partie Baumwolle an den Kläger mit dem Dampfschiff Bordeaux, Capitain Halfweg, verladen. Das von Letzterem darüber gezeichnete Connossement enthielt folgende Clausel:

les porter (sauf les perils du mer etc.) à Rotterdam et là les expedier par bâteau du vapeur du 14. Septbr. à Hambourg à mes frais mais non à mes risques etc.

Eine Seitenbemerkung auf dem Connossement bestimmte noch, daß das Original-Connossement mit der Waare durchgehen solle. Der Capitain Hansen, Dampfschiff Elve, übernahm in Rotterdam die Waare mit diesem Connossement, konnte sie indessen, weil sein Schiff bereits volle Ladung hatte, nicht schon bei seinem Abgang am 14. September sondern erst auf einer späteren Fahrt mitnehmen. Inzwischen waren aber die Baumwollenpreise gewichen, und forderte

Kläger vom Capitain Hansen für den ihm durch diesen Umstand aus der Verzögerung entstandenen Schaden Ersatz mit Bco. ℳ 1144.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 24. November 1855:

da der Beklagte dadurch, daß er die fragliche Baumwolle in Rotterdam mit einem auf Hamburg lautenden Connossement von dem Schiff Bordeaux, Capitain Halfweg, übernommen und hierselbst auf solches Connossement abgeliefert, sich und sein Schiff verbindlich gemacht hat, für die Lieferung der Waare nach Maßgabe des gedachten Connossementes aufzukommen,

da nun in diesem Connossement die ausdrückliche Zusage enthalten ist, daß die Waare mit dem Dampfboot vom 14. Septbr. nach Hamburg verladen werden sollte, der Umstand aber, daß das Dampfschiff vom 14. Septbr. bereits völlig beladen gewesen sein soll, nicht als ein Fall höherer Gewalt — welche den Beklagten selbstverständlich schützen würde — betrachtet werden kann, indem es vielmehr die Pflicht des Capitains Halfweg war, rechtzeitig die erforderlichen Maßregeln zu treffen, um sich die Möglichkeit der Erfüllung seiner übernommenen Verbindlichkeiten zu sichern,

daß der Beklagte für schuldig zu erklären sei, dem Kläger den durch die verspätete Lieferung der fraglichen Baumwolle entstandenen Schaden zu vergüten.

225.

J. B. Meyer, Kläger, gegen A. J. Schön & Co., Beklagte.

J. B. Meyer hatte von A. J. Schön & Co. 2 Kisten Manufacturwaaren für die Reise von Hamburg nach Valparaiso auf dem Schiffe Johann Julius versichern lassen. Bei Ankunft der Waaren in Valparaiso ergaben sich dieselben als beschädigt, und die dortigen Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure stellten ein Attest aus, daß diese Beschädigung von Seewasser herrühre. Die von dem Capitain und der Mannschaft des Schiffes daselbst belegte Verklarung lautete indessen dahin, daß diese Beschädigung nicht im Schiff während der Reise sich zugetragen haben könne. Gleichwohl verlangte Meyer von Schön & Co., auf Grund jenes

Attestes der Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure, Ersatz für diesen Schaden mit Bco.℔ 356. 13 ß.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. November 1855:

da zwar die Agenten der Hamburger Versicherung in Valparaiso in Anl. 4 attestiren, daß sie den Inhalt der beiden fraglichen beiden Kisten Nr. 4805 und 4806 als durch Seewasser beschädigt befunden haben, die in Valparaiso von dem Capitain und der Mannschaft des Schiffes Johann Julius belegte Verklarung dagegen, welche überdies nur einer bei Löschung der Güter beschädigt befundenen Kiste Erwähnung thut, und zwar ohne diese Kiste und deren Beschädigung näher zu bezeichnen, ausdrücklich besagt, daß das Schiff während der ganzen Reise ganz dicht gewesen, so wie daß die Beschädigung nicht im Schiff während der Reise sich zugetragen habe, da die Kiste mitten zwischen anderen trockenen Gütern gelegen und sonst keine Beschädigung an den Gütern gewesen sei,

hienach aber die an den beiden fraglichen Kisten befundene Beschädigung — da der Kläger sich nicht etwa zu dem gegen die Verklarung zu führenden Beweise erbietet, daß die Beschädigung dennoch auf der versicherten Reise entstanden sei — den Versicherern nicht zur Last gebracht werden kann,

daß der Kläger mit seiner angestellten Klage abzuweisen sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte in restitutorio auf Imploration des Klägers am 28. Januar 1856:

da dem Kläger, sofern er geltend machen will, daß die laut Anl. 4 an den fraglichen beiden Kisten befundene Beschädigung erfolgt sei, ehe solche Kisten vom Schiffer abgeliefert wurden, entgegensteht, daß er den Schiffer, welcher sich nach Inhalt seiner belegten Verklarung wegen dieser Beschädigung nicht exculpirt hat, hätte in Anspruch nehmen müssen,

dem Kläger aber, sofern er geltend machen will, daß die Beschädigung erst, nachdem das Gut vom Schiffer abgeliefert, jedoch ehe dasselbe gelandet war, erfolgte, entgegensteht, daß der desfallsige Hergang nicht s. Z. gehörig constatirt wurde, vielmehr er darüber nicht einmal irgendwie Bestimmtes anzugeben vermag,

daß das Erkenntniß der zweiten Kammer vom 28. Novbr. v. J. zu confirmiren.

226.

K. A. Friedrichsen, Kläger, gegen F. Laeisz, Privatassecuradeur, Beklagter.

K. A. Friedrichsen hatte am 13. Octbr. 1855 von F. Laeisz Contanten im Schiffe Charles Ferdinand zum Werth von Bco.℔ 650 versichern lassen. Das Schiff ging verloren und klagte Friedrichsen sofort nach der Anzeige des Untergangs diese Bco.℔ 650 ein. Laeisz beantragte, die Klage als verfrüht zur Zeit abzuweisen, weil der Assecuradeur nach § 136 des Allgem. Plans erst 2 Monate nach geschehener Andienung den Schaden zu bezahlen habe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. November 1855:

daß der Kläger mit seiner verfrühten Klage für jetzt abzuweisen sei.

S. in Nr. 219 ein ferneres Erkenntniß.

227.

J. H. Weghorst & Sohn, Kläger, gegen Stang & Strokark, Ewerführer, Beklagte.

Die Beklagten hatten für die Kläger einen Ballen Manufacturwaaren aus dem Dampfschiff Hammonia gelöscht. Da Letztere keinen am Wasser belegenen Speicher besaßen, wurde der Ballen mittels einer am Kehrwieder befindlichen Winde aufgenommen. Dies geschah durch einen Quartiersmann und einige andere Arbeitsleute, welche das erforderliche Geschirr mitbrachten. Dieselben waren von den Beklagten bestellt worden, wurden indessen von den Klägern für das Aufbringen der Güter und deren Transport nach ihrem Speicher bezahlt. Die Beklagten erhielten nur den Ewerführerlohn vergütet. Der Ballen wurde nicht mittels sogenannter „Längen", sondern mittels eines Hakens an den eisernen Bändern, mit welchen derselbe zusammengeschnürt war, aufgenommen. Die Bänder brachen entzwei und der Ballen stürzte in's Wasser, in Folge dessen die darin befindlichen Waaren beschädigt wurden.

Die Kläger forderten von den Beklagten Ersatz dieses Schadens, welcher sich auf Bco.℔ 525. 10 ß belief, indem sie behaup-

teten, es sei der Ballen von jenen Arbeitsleuten in ungewöhnlicher und ordnungswidriger Weise aufgewunden worden und die Beklagten müßten für das Verschulden dieser Leute aufkommen. Uebrigens seien auch die eigenen Leute der Beklagten an diesem ordnungswidrigen Verfahren mitschuldig und für deren Verfahren müßten dieselben jedenfalls einstehen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 29. November 1855:

da der fragliche Unfall dadurch herbeigeführt wurde, daß bei dem Aufbringen des in Rede stehenden Ballens nicht eine sogenannte „Länge" benutzt worden, dieser Umstand aber, sofern darin ein Versehen zu befinden, nicht den in der Schute befindlich gewesenen Leuten des Beklagten zur Last fällt, sondern den Leuten, welche den Ballen aufnahmen und das dazu erforderliche Geschirr mitzubringen hatten, für Letztere aber, wie die Sache nach Inhalt des Commissionsprotocolls vom 20. d. M. vorliegt, die Beklagten bei nicht substantiirt behaupteter culpa in eligendo nicht aufzukommen haben,

daß nunmehr Kläger mit ihrer vorliegenden Klage abzuweisen.

228.

H. M. Gehrckens nom. Capitain Lange, Schiff Hoffnung, Kläger, gegen Carl Hamer junr., Beklagten.

Die dreitägige Löschzeit des klägerischen Schiffes lief mit dem 25. Octbr. 1855 ab, es wurde aber die Löschung erst am 26. Octbr. beendigt und forderte deshalb Kläger Ueberliegegeld für einen Tag.

Der Beklagte wandte ein, es sei am 25. October die Löschung durch Schuld des Capitains verzögert worden, welcher anfänglich ohne Grund sich geweigert habe die Waaren zu verabfolgen, weil das Connossement, welches mit der vom klagenden Makler unterzeichneten Notiz „zu löschen" versehen war, nicht abgestempelt gewesen sei. Deshalb könne der 25. October nicht mitgezählt werden, weil der Empfänger Anspruch auf volle Tage behufs der Löschung habe, und die Liegegeldforderung sei also nicht gerechtfertigt.

Der Kläger replicirte, jene anfängliche Behinderung der Löschung dürfe nicht in Betracht kommen, weil dieselbe sehr rasch hätte beseitigt werden können. Der mit der Löschung beauftragte Ewer-

führer hätte in einer halben Stunde die Abstempelung besorgen können. Wenn derselbe dazu drei Stunden gebrauchte, so könne der Capitain für diesen Zeitverlust nicht verantwortlich gemacht werden. Namentlich komme noch in Betracht, daß das Schiff schon am 22. October angekommen sei, der Beklagte aber erst am 25. mit der Löschung begonnen habe, so daß dieselbe, auch wenn jene Störung nicht vorgefallen wäre, an diesem Tage doch nicht hätte beendet werden können.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. December 1855:

da die Liegetage des Schiffes „Hoffnung" mit dem 25. October abliefen, auch der Rest der in Rede stehenden 500 Fässer Cement erst am 26. October gelöscht worden,

der Beklagte aber dennoch für den sonach sich ergebenden einen Ueberliegetag die im Connossement stipulirte Vergütung zu zahlen nicht verpflichtet sein würde, wenn die Verzögerung der Entlöschung bis zum 26. October lediglich durch den dem Beklagten nicht zur Last fallenden Umstand veranlaßt sein sollte, daß der Capitain Lange sich geweigert, sofort bei Ankunft der Schuten am Morgen des 25. October mit der Löschung zu beginnen, weil das Connossement nicht abgestempelt, sondern mit der von dem klagenden Makler unterzeichneten Notiz „zu löschen" versehen war,

daß der Beklagte glaubhaft nachzuweisen habe:

daß die Löschung der in Rede stehenden 500 Fässer Cement ohne die durch die erwähnte Weigerung des Capitains veranlaßte Verzögerung schon am 25. October beendigt sein würde.

Die erste Kammer des Handelsgerichts wies in restitutorio auf Imploration des Beklagten am 7. Februar 1856 die Klage ab:

da der Beklagte laut Connossement auf drei volle Löschtage Anspruch hatte, nun aber in Folge der grundlosen Weigerung des Capitain Lange am 25. October die Löschung anfänglich behindert ist und es nicht dem Beklagten zur Last kommen kann, wenn etwa das — nicht von ihm, sondern vom Capitain Lange herbeigeführte — Hinderniß erst später, als möglicherweise hätte geschehen können, durch den Ewerführer beseitigt wurde,

da hienach der Kläger ohne Weiteres als nicht berechtigt erscheint, für die stattgehabte theilweise Benutzung des 26. October zur Entlöschung Liegegeld zu verlangen.

Das Obergericht hat dies letztere Erkenntniß in contrarestitutorio auf Contraimploration des Klägers am 28. März 1856 bestätigt.

229.

H. H. N. Möller, Ewerführer, Kläger, gegen F. L. Berwald, Beklagten.

Der Ewerführer H. H. N. Möller, welcher nach dem Platz des F. L. Berwald mit seiner Schute verschiedene Güter, namentlich Maschinentheile, Kohlen und Schiefer gebracht hatte, klagte hiefür eine Rechnung von Crt.℔ 159. 14 ß ein. Die Differenzen zwischen den Parteien betrafen unter Anderem namentlich das geforderte Liegegeld. Der Kläger verlangte dasselbe auch für den Tag seiner Ankunft, während der Beklagte einen vollen unentgeldlichen Liegetag in Anspruch nahm und erst vom zweiten Tag nach der Ankunft an Liegegeld zugestehen wollte. Das Gericht berechnete dasselbe vom ersten Tag nach der Ankunft an, bei einer Schute mit Kohlen aber vom zweiten Tage an; auch der Kläger hatte zugegeben, daß bei Kohlen dem Empfänger 1 Tag für das Löschen zu bewilligen sei, wollte hiefür aber den Tag der Ankunft rechnen. — Der Beklagte bestritt ferner die Ansätze der libellirten Rechnung für Nachtwachen (für mehrere Nächte 1 ℔) und für Aufpassen auf die Schute während der Liegezeit (1 ℔ per Tag). Das Gericht genehmigte die geforderte Vergütung für Nachtwachen und bewilligte für das Aufpassen auf die Schute 8 ß per Tag während der entgeldlichen Ueberliegezeit. — Im Posten 10 der Rechnung hatte sich Kläger für die Lieferung einer Quantität Schiefer, nach dem — wie er angab — usanzmäßigen Satz von 2 ℔ 8 ß per 1000 Stück, Crt.℔ 13. 4 ß berechnet; der Beklagte wollte aber nur 8 ℔ bewilligen; das Gericht genehmigte den Ansatz des Klägers. — In den Pösten 12 und 14 waren für die Lieferung von resp. 10 und 11 Last Kohlen beziehungsweise 10 ℔ und 11 ℔ je 1 ℔ per Last berechnet. Der

Beklagte wollte nur 12 ß per Last zugestehen, weil er früher so viel bezahlt hätte; wogegen Kläger entgegnete, daß er früher viel näher auf dem Grasbrook gewohnt habe, jetzt aber auf dem Hammerbrook in der Nähe des grünen Deichs wohne, weshalb der jetzige höhere Ansatz durchaus gerechtfertigt wäre. Das Gericht genehmigte die Berechnung des Klägers. — Für diese zwei Schuten mit Kohlen hatte Kläger auch je 7 ß Schleusengeld und Zoll angerechnet, gegen welchen Ansatz vom Beklagten kein Einwand erhoben wurde.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. December 1855:

da eine 24stündige Liegezeit für Schuten, mit Stückgütern beladen, nicht bewilligt wird,

dagegen die Liegetage erst von dem Tage nach Ankunft der Schute am Löschplatz gerechnet werden können,

da ferner der Beklagte die Nachtwachen der Natur der Sache nach sich nicht verbitten kann, dem Kläger auch für Aufpassen auf die Schute während der Liegezeit eine billige Vergütung außer der 2 ℳ betragenden Schutenmiethe zuzusprechen ist,

daß dem Kläger, außer den zugestandenen Crt. ℳ 81. 2 ß, noch Crt. ℳ 4 auf Posten 2, Crt. ℳ 3 auf Posten 4, Crt. ℳ 5. 4 ß auf Posten 10, Crt. ℳ 2. 8 ß auf Posten 12, Crt. ℳ 1 auf Posten 13, Crt. ℳ 2. 12 ß auf Posten 14, Crt. ℳ 1 auf Posten 15, im Ganzen also Crt. ℳ 100. 10 ß zu adjudiciren,

dagegen demselben Crt. ℳ 4 auf Posten 2, Crt. ℳ 6. 8 ß auf Posten 4, Crt. ℳ 2 auf Posten 13, Crt. ℳ 2 auf Posten 15 und der Posten 16 mit Crt. ℳ 5, im Ganzen also Crt. ℳ 19. 8 ß zu streichen seien.

230.

J. M. Precht nom. Capitain Remmington, Dampfschiff Martlet, Kläger, gegen D. Heinemann, Beklagten.

Von der abseiten des Capitain Remmington pro resto eingeklagten Fracht für das Dampfschiff Martlet mit Bco. ℳ 265. 9 ß will Heinemann eine Gegenforderung kürzen, welche er für nicht

zurückgelieferte leere Säcke an den Capitain des Dampfschiffes Falcon hat, weil diese beiden Schiffe derselben Rhederei, der General Steam-Navigation Company, gehörten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 19. December 1855:

da der erhobene Gegenanspruch dem Beklagten seiner Angabe zufolge gar nicht gegen den klagenden Capitain und das von demselben geführte Schiff zusteht,

daß der Beklagte die eingeklagten Bco. ℳ 263. 9 β Fracht zu bezahlen schuldig.

231.

Dr. F. Th. Müller mand. nom. Capitain Lorenzen, Hamburger Schiff Maria Elisabeth, Kläger, gegen C. J. Nissle, Schiffsmakler, Beklagten.

Der Schiffsmakler Nissle hatte die dem Capitain Lorenzen Schiff Maria Elisabeth für eine Ladung Kohlen zukommende Fracht, welche in £ festgesetzt war, eincassirt und ihm dafür den 3 Monat-Cours auf London berechnet, was seiner Meinung nach der Usanz entspreche. Capitain Lorenzen verlangt jedoch eine Berechnung nach dem 2 Monat-Cours, welcher in der Chartepartie stipulirt war und klagte die Bco. ℳ 12. 5 β betragende Differenz gegen Jenen ein.

Außerdem forderte Capitain Lorenzen in seiner Klage Bco. ℳ 30. 10½ β, welche Nissle ihm als 1 Procent der Fracht für Garantie derselben berechnet habe, zurück, indem er demselben nur die gesetzliche oder usanzmäßige Courtage zugestehen könne, wie er dies ihm auch seiner Zeit ausdrücklich erklärt habe. Nissle erwiederte, dies 1 Procent habe er nicht für sich berechnet, sondern müsse es an einen Anderen, Namens Brandt, welcher schriftlich die Fracht garantirt habe, abgeben, was auch dem klagenden Capitain noch vor der Löschung angezeigt sei.

Die zweite Kammer des Handesgerichts erkannte am 22. December 1855:

da der Kläger seine Fracht laut Chartepartie „by an approved bill on London at 2 months date“ zu fordern hatte, der von

ihm beanspruchte Cours von 13 ℳ 4 ß also an und für sich in Ordnung ist, auch von einer wirklichen Usanz, derzufolge die Empfänger von Kohlen ungeachtet der obigen ausdrücklichen Bestimmung der Chartepartie dennoch nur den 3 Monat-Cours zu bezahlen hätten, der Natur der Sache nach keine Rede sein kann,

da der Bekagte ferner zur Berechnung von 1 Procent für Garantie der Fracht nur in Folge eines besonderen Abkommens mit dem Kläger berechtigt sein würde,

daß der Beklagte die libellirten Bco.ℳ 12. 5 ß dem m. n. Kläger innerhalb 8 Tage zu bezahlen,
übrigens aber in derselben Frist den Beweis seiner Behauptung,
daß der Kläger sich damit einverstanden erklärt habe, daß ihm 1 Proc. für Garantie der Fracht berechnet werde,
anzutreten schuldig sei.

restitutorio auf Imploration des Beklagten am 21. Februar 1856:
daß das angefochtene Erkenntniß vom 22. December v. J. mit dem Zusatze zu confirmiren, daß der dem Beklagten hinsichtlich der streitigen Bco.ℳ 30. 10½ ß nachgelassene Beweis auch dann erbracht sein würde, wenn der Beklagte bewiese, daß er den Kläger bereits vor Statt gehabter Löschung davon in Kenntniß setzte, daß er, der Beklagte, 1 Procent für Garantie der Fracht bezahlen müßte.

Jahrgang 1856.

232.

F. Meyer, Kläger, gegen Grevenberg, Leichterschiffer, Beklagten.

Der Leichterschiffer Grevenberg hatte 4 Fässer Porter, welche mit dem Dampfschiff Countess of Lonsdale von London gekommen und in dessen Leichter übergeladen waren, an F. Meyer gebracht. Dieser protestirte bei Empfang wegen Bohrlöcher, welche sich an den Fässern zeigten, und klagte danach gegen Grevenberg zur Bezahlung des sich ergebenden Manco's mit Bco.℔ 45. 6 ß, auf Grund des art. 11 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk von 1786.

Grevenberg entgegnete, er sei nicht der rechte Beklagte, da er nicht im Auftrag des Klägers, sondern des Schiffers die Güter in seinen Leichter übergenommen hätte. Nach Ankunft der Londoner Dampfschiffe pflegten regelmäßig die von ihnen mitgebrachten Güter in Leichter übergeladen und aus diesen vom Destinatair empfangen zu werden. Der Kläger müsse sich also wegen des vermeintlichen Manco's an den Capitain halten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. Januar 1856:

da der Beklagte im vorliegenden Fall nicht als Leichterschiffer im Sinne der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk von 1786 thätig gewesen,

sondern nur als der Bevollmächtigte des Capitain Little erscheint und daher mit dem Kläger als Empfänger der fraglichen Waare durchaus nicht selbstständig in nexus getreten ist,

daß der Kläger mit seiner gegen den Beklagten erhobenen Klage abzuweisen.

233.

Capitain Edw. Pasifull, führend das englische Schiff Bernard Barton, Kläger, gegen J. Keating, Beklagten.

Capitain Pasifull behauptete, es wäre über sein Schiff durch Vermittelung des Maklers Wrede zwischen ihm und J. Keating ein Frachtcontract abgeschlossen worden, und klagte auf Unterzeichnung der darüber aufgesetzten Charteparte und demnächstige Erfüllung des Frachtcontracts oder Bezahlung der Fracht.

Keating stellte es in Abrede, daß die stattgehabten Unterhandlungen zum Abschluß eines Frachtcontracts geführt hätten, was namentlich aus dem Grunde nicht angenommen werden könne, weil wohl über die Frachtsumme, nicht aber über die Löschtage eine Verabredung getroffen sei. Wäre aber auch schon ein fester Vertrag geschlossen worden, so würde Beklagter berechtigt sein, dessen Rescission zu verlangen, weil das Schiff, obwohl ein englisches, in den Registern des englischen Lloyds gar nicht classificirt sei. Es habe der Befrachter das Recht, zu erwarten, daß das Schiff bei der betreffenden Behörde des Staats, welchem es angehöre, so einregistrirt sei, daß die Ladung (hier 6000—8000 £ werth) keine ungewöhnlich hohe Assecuranz-Prämie zu bezahlen habe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. Januar 1856:

da sich aus den Erklärungen des Beklagten im Vernehmungstermine vom 29. vor. Mts., so wie aus dem Inhalte seines Schreibens vom 10. ejusdem hinlänglich ergiebt, daß es unter den Parteien hinsichtlich der fraglichen Befrachtung zu wirklichem Abschlusse gekommen ist,

indem, wenn auch, wie der Beklagte angiebt, seiner Zeit in Betreff der Liegezeit keinerlei Vereinbarung getroffen sein sollte, hieraus doch nur folgen würde, daß dieser Punkt, in Ermangelung des darüber jetzt, nachdem klägerischerseits die vom Beklagten beanspruchten 21 Tage für Laden und Löschen concedirt wurden, bestehenden Einverständnisses, gerichtlich nach billigem Ermessen hätte festgestellt werden müssen,

da ferner der Beklagte keineswegs berechtigt erscheinen kann, von seiner einmal eingegangenen Verpflichtung bloß deshalb, weil das

klägerische Schiff sich nicht in den Registern des englischen Lloyds classificirt findet, zurückzutreten, nachdem er in dieser Hinsicht seiner Zeit überall Nichts ausbedungen hat,

selbstverständlich der Beklagte aber zu verlangen berechtigt ist, daß das ihm verfrachtete Schiff beziehentlich der Ladung, für welche es ihm verfrachtet wurde, seefähig sei,

es also zunächst auf Ermittelung dieses Punktes ankommt,

daß vorgängig hiemit die Schiffsbesichtiger Hooge und Boljahn als Sachverständige zu ernennen, um, nach Einladung der Parteien, das klägerische Schiff zu untersuchen, und demnächst ein möglichst genaues schriftliches Gutachten darüber zu ertheilen, ob das Schiff sich als geeignet ausweise, eine Ladung, wie die in Anlage 1 erwähnte, über See zu transportiren.

234.

Meyer & Bartels, Kläger, gegen J. W. Duncker in Vollmacht der Neuen dritten Versicherungs-Gesellschaft von 1816 und Consorten, Beklagte.

Meyer & Bartels hatten am 10. November 1854 bei J. W. Duncker in Vollmacht und anderen Assecuranzcompagnieen auf 50 Last Wicken in dem englischen Schiffe Isis, Capitain Mitchell, für die Reise von Königsberg nach London Bco.₰ 15,000 versichert. Die über die Einnahme dieser Ladung vom Capitain gezeichneten Connossemente datirten vom 20. November 1854. Ein Theil der Wicken ward vom Capitain per Wagen aus dem Speicher des Königsberger Abladers G. E. Kuhr abgeholt und in sein Schiff eingenommen; der aus 2005¾ Scheffeln bestehende übrige Theil dagegen in das Leichterschiff oder Bording Valeria, Schiffer Kewitz, verladen, um denselben nach Ueberwindung der Barren im Haff bei Pillau in die Isis überzunehmen. Am 23. November verließ die Isis mit der Valeria an seiner Seite Königsberg. Sturm und Eis verzögerten die Fahrt und am 23. December ward der genannte Bording vom Eise zerschnitten und versank mit den eingeladenen 2005¾ Scheffel Wicken. Meyer & Bartels forderten von den Asse-

curadeuren Ersatz ihres Werthes mit Bco.ℳ 9627. 10 β und Bco.ℳ 535. 24 β als Beitrag zur Havarie-grosse von dem am Bestimmungsort angekommenen Theil der Ladung.

Die Beklagten setzten im Wesentlichen folgende Einreden entgegen: 1) Es hätte ihnen bei Abschließung der Versicherung angezeigt werden müssen, daß die Waare nicht vor dem 15. November verladen werden könne, denn erst an diesem Tage hätte sie, ausweise der beigebrachten Schlußnote, vom Verkäufer geliefert werden müssen. Bei Beginn der Winterzeit sei es von großem Interesse für den Assecuradeur, zu wissen, ob die versicherte Waare sofort oder erst nach geraumer Zeit verladen würde. 2) Es hätte angezeigt werden müssen, daß in Gemäßheit jener Schlußnote Leichter benutzt werden könnten oder würden, indem dieselbe bestimme, daß die Käufer, Meyer & Bartels, etwaige Leichter-Assecuranz in ihre Police einschließen sollten. 3) Die stattgehabte Benutzung eines Leichterschiffs sei nach den zu Königsberg obwaltenden Verhältnissen durchaus ungewöhnlich gewesen, und mit Zustimmung des Abladers Kuhr vorgenommen worden. Durch dessen Verschulden sei also der Schaden entstanden, wodurch auch der Anspruch der Kläger präjudicirt werde, deren Commissionair Kuhr gewesen sei, und welche daher für denselben aufkommen müßten.

Replicando wurde unter Anderem von den Klägern bestritten, daß sie für Kuhr einstehen müßten, übrigens behauptet, daß die Benutzung des Leichters den zu Königsberg geltenden Usanzen vollkommen entsprochen habe, und zu dem Ende ein Attest der Vorsteher der dortigen Kaufmannschaft beigebracht, dahin gehend: „daß die Schiffscapitains, welche von Königsberg nach Pillau für ihre Schiffe Leichter gebrauchen, reine Connossemente für die ganze Ladung als bereits empfangen zeichnen, auch wenn sie zur Beschleunigung der Expedition den Rest ihrer Ladung, statt erst ins Schiff zu nehmen und dann in das Leichterfahrzeug überzuladen, sofort in das letztere laden und mit demselben dann gemeinschaftlich ihre Reise bis ins tiefe Wasser antreten".

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. Januar 1856:

da durch das von den Klägern Beigebrachte genügend nachgewiesen ist, daß von den versicherten, für Rechnung der Kläger von

G. E. Kuhr zu Königsberg gegen Connossement des Capitain Mitchell, Schiff Isis, verladenen 50 Last Wicken 2005¾ Scheffel, welche per Bording des Schiffers Kewitz, um demnächst jenseits der Barre in die Isis übergeladen zu werden, verladen waren, in dem gedachten, am 23. December 1854 im Haff verunglückten, Bording total verloren gingen,

die beklagtische Einwendung aber, daß den Klägern obgelegen hätte, bei dem am 10. November geschehenen Abschluß der Versicherung anzuzeigen, daß die Verladung — wie ihnen durch das Schreiben vom 8. November (Anlage 22) gemeldet war — nicht vor dem 15. November zu erwarten stehe, als begründet keineswegs erachtet werden kann,

auch hier, wo es sich nicht um eine Versicherung ab Pillau, sondern ab Königsberg handelt, in der Police eine ausdrückliche Erwähnung der Leichtergefahr nicht erforderlich war,

so wie es, bei nicht vorliegender beklagtischer Behauptung, daß die Kläger davon Wissenschaft hatten, daß ein Theil der versicherten Waare schon von Königsberg per Leichter abgehen und, wie nach Anlage 4 geschehen, der Isis nachgebracht werden würde, nach Maßgabe § 34 des Allgemeinen Plans nicht einmal von Relevanz ist, ob, wie in Anlage 20 attestirt wird, wirklich zu Königsberg in solcher Weise gewöhnlich verfahren zu werden pflegt,

da übrigens der Havariegrosse-Beitrag, den der in dem Schiffe Isis an den Destinationsplatz gelangte Theil der versicherten Waare zu leisten hatte, zufolge vorliegender Dispache nicht, wie in Anl. 8 aufgeführt, auf £ 39. 19 s. 10 d., sondern nur auf £ 35. 19 s. 10 d. sich beläuft,

daß Beklagte statt geforderter Bco.₰ 10,162. 8 ß die Summe von Bco.₰ 10,109 den Klägern zu bezahlen schuldig.

Auf beklagtische Appellation erkannte das Obergericht am 2. Mai 1856:

da die in Königsberg geschehene Abladung der fraglichen 35½ Last Wicken in das Leichterfahrzeug Valeria, um diese Waare erst jenseits der Strom-Untiefen in das Seeschiff überzuladen, sich nach den obwaltenden Umständen, wie solche sich aus den Acten ergeben, und zufolge des producirten Attestes der Vorsteher der Königsberger Kauf-

mannschaft als eine zweckdienliche und durch die bestehenden Usanzen des Abladeplatzes gerechtfertigte Maßregel darstellt, die Versicherer somit für das ihnen im entgegengesetzten Fall allerdings nicht zur Last zu bringen gewesene Risico der Leichterfahrt aufzukommen haben,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 17. Januar 1856 seinem dispositiven Inhalte nach zu bestätigen.

235.

Meyer Cohn & Co., Kläger, gegen J. H. Dirks, Schiffsmakler, Beklagten.

Der Schiffsmakler Dirks hatte aus dem Schiffe St. Thomas Packet, Capitain H. H. Michelsen, an Meyer Cohn & Co. einmal 4 à 500 und später 800 à 1000 Cubikfuß zur Beladung überlassen, von welchen zusammen 1325 Cubikfuß benutzt wurden. Ueber den Frachtpreis bestand zwischen Beiden eine Differenz. Meyer Cohn & Co. behaupteten, es sei derselbe auf 6 $ und 15 pCt. Primage pr. 80 Cubikfuß festgestellt, ohne Unterschied für die verschiedenen Arten der zu verladenden Güter, und verlangten, daß demgemäß die Fracht berechnet werde. Dirks dagegen behauptete, es seien 6 $ nur für „ordinaires Gut", d. h. Eisen, Holz und Glaswaaren oder Liquiden, stipulirt worden, nicht auch für „feines Gut", wozu insbesondere Manufacturwaaren gehörten. Er habe nun in Erfahrung gebracht, daß Meyer Cohn & Co. auch Waaren der letzteren Art verladen hätten, und deshalb von ihnen eine genaue Aufgabe der eingeladenen Güter gefordert, welchem Verlangen dieselben indessen nicht entsprochen hätten. Die Connossemente hätten aber, um das Schiff nicht aufzuhalten, expedirt werden müssen, und habe er daher den Ausweg gewählt, daß er für alle von Meyer Cohn & Co. verladenen Güter, zwischen der 6 $ betragenden Fracht für ordinaires Gut und der von anderen Abladern von Manufacturwaaren übernommenen Fracht von ca. 10 à 12 $, eine Durchschnittsfracht von 8 $ und 15 pCt. Primage angenommen habe. — Die Differenz zwischen beiden Arten der Fracht-Berechnung betrug 38 $, welche Meyer Cohn & Co. gegen Dirks einklagten. Es wurde zunächst ein Beweisverfahren über die maaßgebenden Frachtbeträge einge-

leitet, dessen Resultat war, daß für die zuerst engagirten 4 à 500 Cubikfuß ein Frachtpreis von 6 $ per 80 Cubikfuß, ohne Unterschied, ob ordinaires oder feines Gut verladen wurde, angenommen ward, hinsichtlich der späteren 800 à 1000 Cubikfuß aber 6 $ nur für ordinaires Gut und für feines Gut ein verhältnißmäßig größerer Frachtbetrag zu berechnen war. Nunmehr war die Fracht, für welche Meyer Cohn & Co. zu belasten waren, festzustellen, und wollten dieselben jetzt nachträglich in der Anlage 5 die Aufgabe machen, daß von den verladenen Manufacturwaaren für jene 4 à 500 Cubikfuß 330 Cubikfuß 9″, dagegen für jene 800 à 1000 nur 93 Cubikfuß 10″ valedirten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 23. Januar 1856:

da als Resultat der stattgehabten Beweisführung jetzt feststeht, daß nur die zuerst geschlossenen 4 à 500, nicht aber die später geschlossenen 800 à 1000 Cubikfuß den Klägern zu 6 $ per 80 Cubikfuß ohne Rücksicht darauf, ob feines oder ordinaires Gut verladen würde, überlassen sind,

da demnach der Beklagte für ein Dritttheil der im Ganzen verladenen 1325 Cubikfuß nur 6 $ zu berechnen hatte, dagegen wegen der übrigen zwei Dritttheile die betreffende Aufgabe von den Klägern zu fordern und bei Verweigerung derselben eine Durchschnittsfracht von 8 $ anzunehmen wohl berechtigt war,

da demgemäß auch jetzt zu entscheiden ist, von der nunmehr in Anl. 5 gemachten Aufgabe aber durchaus keine Notiz mehr genommen werden kann, vielmehr die Kläger einen hieraus ihnen etwa erwachsenden Schaden ihrer unbegründeten Weigerung, rechtzeitig die erforderliche Aufgabe zu machen, zuzuschreiben haben,

daß der Beklagte schuldig sei, den Klägern 12⅓ $ zu bezahlen.

236.

F. C. Bahre, Kläger, gegen George Delaval und W. Pott, Schiffsmakler, Beklagte.

Das Dampfschiff John Bull, Capitain Corbin, hatte 40 Sack

Schellack von London nach Hamburg an Bahre gebracht. Dieser verweigerte die Annahme, da der Schellack zusammengeschmolzen war, was seiner Behauptung nach durch zu nahe Stauung an die Maschine verursacht worden, und forderte von Delaval und Pott, den Vertretern des Schiffes, Schadensersatz.

Die Beklagten bestritten, daß zu nahe an die Maschine gestauet wäre. Das Schiff habe eine sehr schwere Reise gehabt, weshalb stärker als gewöhnlich geheizt worden sei; für einen hieraus etwa entstandenen Schaden habe das Schiff aber nicht aufzukommen. Auch hätte der Capitain die Schmelzbarkeit des Schellack gar nicht zu berücksichtigen brauchen, weil das Connossement die Worte „contents unknown“ enthalte, und schütze ihn überdies die ferner darin befindliche Clausel: „The act of god, the queens enemies, fire, machinery, boilers steam, all and every other dangers and accidents of the seas, rivers and steam navigation of what ever nature or kind soever excepted.“

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 24. Januar 1856:

da die Beklagten nicht zu bestreiten vermögen, daß die fraglichen 40 Sack Schellack wirklich mit der Beschädigung, welche daran von den durch Erkenntniß vom 13. v. M. ernannten Sachverständigen ausweise deren vorliegenden Gutachtens befunden wurde, von Capitain Corbin, Dampfschiff John Bull — für den sie aufzukommen sich verbindlich machten — abgeliefert wurden,

somit — nach Inhalt des gedachten Gutachtens — darüber kein Zweifel obwalten kann, daß solche Beschädigung auf der Reise im John Bull und zwar durch die Hitze der Dampfmaschine, welcher die Waare exponirt gewesen, herbeigeführt worden,

nun aber die Behauptung der Beklagten, daß Capitain Corbin wegen derartiger Beschädigung sich überall nicht zu exculpiren habe, weil er die schmelzbare Eigenschaft der Waare nicht zu kennen brauchte und er das Connossement mit dem Zusatze: „contents unknown“ gezeichnet, — auch ausdrücklich von seiner Verantwortlichkeit ausgeschlossen hatte „every dangers and accidents of the sea, fire, machinery, boilers steam and steam navigation“ ersichtlich unbegründet ist,

in der bloßen Anführung aber, daß wegen schwerer, anhaltend

stürmischer Reise bedeutend stärker als gewöhnlich habe geheizt werden müssen und die Luken nicht geöffnet werden konnten, die Behauptung hinlänglicher Momente einer exculpirenden wirklichen vis major keineswegs gefunden werden kann,

indem Capitain Corbin, wenn er eine schmelzbare Waare an Bord seines Dampfschiffes nahm, dafür aufkommen mußte, daß dieselbe einen solchen Platz finden konnte und wirklich fand, woselbst sie von der Hitze der Dampfmaschine, auch wenn diese eine stärkere als gewöhnlich war, nicht leiden konnte,

da hienach dem Kläger nach Maßgabe § 15 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 Ersatz nach Facturawerth zu prästiren ist, so weit der zu beschaffende öffentliche Verkauf der beschädigten Waare Verlust ausweist,

Beklagte aber ihr Recht, klägerische Beeidigung der in Anl. 1 vorliegenden Factura zu verlangen geltend machen,

daß Kläger einen Eid dahin abzuleisten schuldig:

daß er in Anlage 1 die richtige Factura über die fraglichen 40 Säcke Schellack ex John Bull beigebracht habe.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Beklagten am 3. März 1856:

daß, unter Verwerfung der ersten und zweiten beklagtischen wider das handelsgerichtliche Erkenntniß vom 21. Januar d. J. aufgestellten Beschwerde, auf Grund der dritten das gedachte Erkenntniß a quo seiner künftigen Wiederherstellung unbeschadet für jetzt wieder aufzuheben, und den Beklagten unter Vorbehalt des Gegenbeweises und namentlich des dafür aus dem Maklergutachten etwa zu Entnehmenden annoch der Beweis nachzulassen,

daß der Capitain Corbin bei der Auswahl des Raumes für die Unterbringung des fraglichen Schellacks in dem Dampfschiffe John Bull die erforderliche Vorsicht beobachtet habe.

Vergl. in Nr. 258 und Nr. 273 fernere Erkenntnisse in dieser Sache.

237.

E. Michaelis & Co., Kläger, gegen Capitain Th. M. Carthy, Schiff Houwick, modo H. C. Röver, Schiffsmakler, nom. desselben, Beklagten.

Capitain Carthy hatte 24 Ballen Papier an E. Michaelis & Co. in Hamburg zu liefern, löschte dieselben indessen in Glückstadt, weil er des Eises wegen die Elbe nicht weiter hinaufgehen konnte, ohne nach dem in den Händen von Michaelis & Co. befindlichen Connossement, — welches die Eisclausel, d. h. die Befugniß, im Falle einer Behinderung durch Eis in Glückstadt zu löschen, nicht enthielt, — dazu berechtigt zu sein. — Michaelis & Co. klagten nunmehr gegen Capitain Carthy auf Lieferung des Papiers in Hamburg, hernach aber, als sie in dessen Besitz gelangt waren, veränderten sie ihren Antrag dahin, daß sie Ersatz der Transportkosten von Glückstadt nach Hamburg forderten mit Bco.℔ 38. 3ß.

H. C. Röver erklärte sich für den Capitain Carthy, nach Abzug der Bco.℔ 29 betragenden Fracht, zur Bezahlung dieser Kosten bereit, weil er deren Vergütung den Klägern schon vor Anstellung der Klage versprochen habe; daher sei dieselbe unnöthig gewesen, und wären Kläger in die Proceßkosten zu verurtheilen. Uebrigens sei der Capitain, abgesehen von dieser Zusage, zur Vergütung jener Kosten nicht verpflichtet. Denn, wie alle anderen von ihm gezeichneten Connossemente die Eisclausel enthielten, sei dieselbe auch für das hier in Rede stehende bestimmt gewesen, und nur in einem Exemplar desselben durch Versehen des Abladers weggeblieben. Sowohl in dem vom Capitain zurückbehaltenen, als auch in einem dritten, dem Ablader übergebenen Exemplar, welches Kläger beizubringen hätten, sei die Eisclausel enthalten gewesen. Da nun aus dem Versehen des Abladers dem Capitain kein Nachtheil erwachsen könne und alle Connossemente ein Ganzes bildeten, müsse die Eisclausel auch für das eingeklagte Connossement Geltung haben.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts sprach sich über die Verpflichtung des Capitain Carthy zur Bezahlung der Transportkosten von Glückstadt nach Hamburg im Erkenntniß vom 6. Februar 1856 folgendermaßen aus:

da — — — — — — davon auszugehen ist, daß einerseits der Beklagte, nachdem er die Waare einmal in Glückstadt gelöscht hatte, und zwar ohne daß eine in dem Connossement der Kläger enthaltene Clausel ihn dazu berechtigte, allerdings verpflichtet war, die Waare auf dem üblichen Wege den Klägern kostenfrei zu liefern — — —.

Der Beklagte legte gegen dieses Erkenntniß innerhalb zehn Tagen, aber nicht innerhalb der für Frachtsachen in der Handelsgerichtsordnung vorgeschriebenen dreitägigen Frist, das Rechtsmittel der Restitution ein. Hinsichtlich der Frage, ob aus diesem Grunde das eingelegte Rechtsmittel für formell unstatthaft zu erachten sei, entschied die erste Kammer des Handelsgerichts im Erkenntniß vom 2. Juni 1856:

daß, da hier keine Frachtsache im gesetzlichen Sinne vorliegt, formalia für salvirt zu erachten.

In materialibus handelte es sich nur um eine Vertheilung der Proceßkosten.

238.

Dr. E. v. Bönninghausen mand. nom. des Schiffsmaklers C. E. Goltermann in Altona nom. Capitain J. Spiesen, Schiff Elisabeth, Kläger, gegen C. F. L. Harder, Beklagten.

Vergl. Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 2 S. 245 flg. und S. 364.

Capitain Spiesen brachte eine Ladung Steinkohlen aus England nach Altona für C. F. L. Harder. Die über das Schiff abgeschlossene Charteparties bestimmte, daß die Ladung mit 1 Keel per Tag, Sonntage ausgenommen, gelöscht, und für jeden Ueberliegetag 2 £ bezahlt werden sollten. Die Löschung wurde verzögert und klagte Capitain Spiesen gegen Harder auf Ueberliegegeld für 28 Tage mit £ 56. — Harder wendete ein, es sei diese Verzögerung theils durch höhere Gewalt, durch Eisgang, welcher den Verkehr mit dem Schiffe unmöglich gemacht habe, theils durch Schuld des Capitains und seines Steuermanns verursacht worden; auch habe der Capitain

kein Interesse daran gehabt, früher entlöscht zu werden, weil er des Eises wegen doch nicht hätte abgehen können.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 9. Februar 1856:

da die Verpflichtung des Beklagten, die in der Charteparte per Tag stipulirten 2 £ Ueberliegegeld zu bezahlen, nicht davon abhängig ist, daß der Kläger wirklich einen diesen Betrag erreichenden Schaden durch die verzögerte Entlöschung seines Schiffs erlitten,

es also schon aus diesem Grunde überall nicht darauf ankommt, ob der Capitain Spiesen auch bei rechtzeitiger Löschung im Altonaer Hafen hätte liegen bleiben müssen oder nicht,

daß der Beklagte den Beweis zu führen habe:

daß es ihm des Eisgangs wegen oder in Folge eigener Verschuldung des Schiffers und seiner Leute, oder endlich aus beiden Gründen im Zusammenhang unmöglich gewesen, das Schiff Elisabeth früher — eventuell wie viel früher — als geschehen zu entlöschen.

239.

D. F. Weber & Co., Kläger, Impetranten, gegen Engström & Luth in Gefle, modo Schenck & Co. mand. nom. derselben, Beklagte, Impetraten.

D. F. Weber & Co. hatten das den Beklagten, Engström & Luth, gehörige Schiff Asträa, Capitain Jönsson, für eine Reise von Hamburg nach Valparaiso und San Francisco und zurück gechartert. Nach dem § 7 der Charteparte sollten dem Capitain für die zu machenden Auslagen von den Correspondenten der Kläger à Conto der zu verdienenden Fracht Vorschüsse geleistet werden, der Capitain dagegen verpflichtet sein, die darauf verausgabten Assecuranzspesen zu erstatten. Der Schiffer erhielt die für die Ausreise stipulirten Frachtbeträge, und nahm außerdem von den Correspondenten der Kläger verschiedene Darlehen im Betrage von Doll. 1985. 61 c unter Verpfändung der Fracht auf. Auf der Rückreise ging das Schiff unter und machte keine Fracht. Die Kläger forderten

nunmehr jene vorgeschossenen Doll. 1985. 61 c zurück und legten auf das Guthaben der Rhederei bei Schenck & Co. Beschlag. Sie behaupteten, daß, ungeachtet jenes § 7 der Charteparte, den Schiffer das Risico der Vorschüsse treffe. Auch seien die Beklagten aus dem Grunde verpflichtet, die Vorschüsse zurückzuzahlen, weil sie die ganze Fracht versichert und vom Assecuradeur erhoben hätten, demnach mit dem Schaden der Kläger sich grundlos bereichern würden, falls sie die vorgeschossenen Gelder behielten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 11. Februar 1856:

da die im § 7 der vorliegenden Chartepartie enthaltene Bestimmung, „der Capitain ist jedoch verpflichtet, die verausgabten Assecuranzspesen darauf zu ersetzen", nicht den Sinn hat, daß im Fall eines den Klägern vom Capitain Jönsson ertheilten Auftrages zur Versicherung der ihm von denselben geleisteten Vorschüsse ihnen die Assecuranzkosten ersetzt werden sollten — was ja, als völlig selbstverständlich, einer ausdrücklichen Stipulation nicht erst bedurfte — sondern den Sinn, daß der Risico der Vorschüsse die Kläger angehen, ihnen aber die Kosten einer diesen ihren Risico deckenden Versicherung ersetzt werden sollten,

s. auch oberappellationsger. Erkenntniß in Sachen Decastro & Petzoldt ctra. Capt. Möller vom 29. October 1850 (im 2ten Bande der gedruckten Sammlung)

da ferner für die klägerische Reclamation die in Bezug genommene Versicherung der Fracht ohne alle Relevanz ist,

vielmehr, wenn wirklich die ganze Fracht sollte versichert und deren Betrag vom Versicherer bezahlt sein, hieraus doch nur folgen würde, daß vom Versicherer mehr, als das wirklich versicherbare Interesse, assecurirt, und mehr, als er zu zahlen rechtlich verpflichtet war, gezahlt wurde,

daß die im klägerischen Prosecutionsantrage und durch Bezugnahme auf die stattgehabte Frachtversicherung versuchte Justification des angelegten Befehls für verfehlt zu erachten.

240.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, nom. Capitain C. Dannevig, Schiff Napoleon, Kläger, gegen J. C. Diercks & Co., Beklagte.

Vergl. in Nr. 204 ein in dieser Sache früher ergangenes Erkenntniß.

Der Schiffer Dannevig hatte mehrere Fässer Oel an J. C. Diercks & Co. abzuliefern. Dieselben kamen mit großer Leckage an, für welche Letztere den Schiffer verantwortlich machen und die gegen sie eingeklagte Fracht retiniren wollten. Nach einem früheren Erkenntniß vom 30. August 1855 kam es nur noch auf das Faß Nr. 13 an, welches äußerlich beschädigt war, bis auf 12 Zoll leer geleckt befunden wurde, und vom Schiffer ohne vorherige Anzeige an J. C. Diercks & Co. aus seiner Lage genommen war. Diese verlangten daher von Jenem, wegen Verletzung des § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786, Ersatz des Mancos mit Bco.℔ 351. 12. Nach der Factura sollte das Faß 1676 ℔ Brutto wiegen, woran bei der Ablieferung 1066 ℔ fehlten. Der Schiffer gab es zu, daß er jene Anzeige nicht vorgenommen habe, erklärte solche Unterlassung indessen den vorliegenden Umständen nach — zufolge seiner Verklarung und eines Attestes der Schifferalten, welche das Faß besichtigt hatten, während es sich noch in seiner Lage befand — für unpräjudicirlich.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. Februar 1856:

da nach Inhalt der vorliegenden Verklarung und der beiden Gutachten der Schifferalten es nicht einer mangelhaften Stauung, sondern der stürmischen Reise — bei welcher die Ladung sich losgearbeitet hat — beizumessen ist, daß das fragliche Faß Nr. 13 von den Schifferalten bis auf 12 Zoll leer geleckt befunden wurde,

die Beklagten aber gar nicht angeben, daß — und um wie viel — das Faß, als ihnen dasselbe vom Ewerführer abgeliefert wurde, noch leerer befunden sei,

vielmehr eine Vergleichung ihrer Angabe hinsichtlich des Untergewichts mit dem in der jetzt beigebrachten Factura angegebenen Gewichte genügend ergiebt, daß sich hier kein Defect ereignet hat,

für welchen Schiffer Dannevig wegen Verabsäumung der im § 9 vorgeschriebenen Anzeige, nach richtiger Interpretation dieser Gesetzesstelle, aufkommen müßte,

daß nunmehr Kläger zu befugen, auch die annoch in lite befindlichen Bco.✗ 351. 12 ß ex deposito judic. zu erheben.

241.

Dr. Ludw. Noack, mand. nom. Capitain L. Beckmann, vom Schiffe Helene, Kläger, gegen J. C. Jacoby & Sohn, Beklagte.

Capitain Beckmann hatte mit seinem Schiffe Helene an Jacoby & Sohn eine Ladung Zucker und Molasse (Syrup) gebracht. An derselben ergab sich ein erhebliches Manco, für welches Letztere den Capitain verantwortlich machen und dessen Werthbetrag von der eingeklagten Fracht kürzen wollten. Abgesehen von anderen zur Begründung dieses Anspruchs angeführten Momenten glaubten sie, die Beklagten, dem Capitain auch daraus einen Vorwurf machen zu können, daß der ausgeleckte Syrup mit weggepumpt sei. Der Capitain entgegnete, er sei verpflichtet gewesen, das Schiff stets lens zu halten, und treffe ihn daher keine Schuld, wenn der ausgeleckte Syrup, welcher sich mit dem eingedrungenen Wasser vermischt, mit demselben zugleich weggepumpt sei. Auch seien ihm vom Ablader keine leeren Fässer zum Auffangen des Syrups mitgegeben worden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts wies im Erkenntniß vom 18. Februar 1856 die Beklagten mit ihren Schadensersatzansprüchen ab und verurtheilte sie in den eingeklagten Rest der Fracht, unter Anderem aus folgenden Entscheidungsgründen:

da das Connossement vom Kläger mit dem Zusatze „Inhalt und Gewicht mir unbekannt, frei von Bruch und Leckage" gezeichnet wurde,

die Beklagten aber zur Inculpirung des Klägers wegen der beträchtlichen an der Molasse befundenen Leckage lediglich darauf hinweisen, daß die verleckte Molasse mit weggepumpt worden.

242.

J. D. Glashoff, Kläger, gegen Mertens & Co., Auswanderer-Expedienten, Beklagte.

Mertens & Co. hatten von J. D. Glashoff Pr. Crt.-℞ 100. zur Beförderung des A. Hoffmann nach Brasilien erhalten und über diese Summe folgenden Schein ausgestellt:

„Empfangen von Herrn D. Glashoff für Rechnung wen es angeht und zur Beförderung etc. des Herrn A. Hoffmann nach Rio de Janeiro, eventualiter nach Donna Francisca in Brasilien, 100 ℞ Pr. Crt., und werden Sorge tragen, daß besagter Herr Hoffmann am 25. Septbr. per „Francisca", Capt. Dau, zunächst nach Rio de Janeiro befördert wird. Mertens & Co.

Hamburg, den 11. September 1855."

A. Hoffmann war nicht befördert worden, und forderte Glashoff nunmehr die 100 ℞ Pr. Crt. wieder zurück.

Mertens & Co. entgegneten, daß jener Schein nicht dem Kläger, sondern nur dem Hoffmann einen Anspruch verleihe, es auch die eigene Schuld des Letzteren gewesen wäre, daß er nicht in Gemäßheit des Scheins befördert sei. Derselbe habe nämlich mit dem Schiffe „Francisca" nicht gehen wollen und sich auch bei der Abfahrt des nächsten abgehenden Schiffs nicht eingefunden. Im schlimmsten Falle kämen 40 ℞ in Abzug, welche sie für Beköstigung des Hoffmann schon verausgabt hätten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 18. Februar 1856:

da die beklagtische Einwendung, daß nicht der Kläger, sondern nur A. Hoffmann aus der Anl. 1 ein Klagerecht entnehmen könne, als begründet keineswegs erscheint,

vielmehr, nachdem die in Anlage 1 erwähnte Beförderung des Hoffmann nach Rio de Janeiro oder Donna Francisca nicht stattgefunden hat, dem Kläger allerdings Anspruch auf beklagtische Rückzahlung der libellirten 100 ℞ Pr. Crt. zusteht, soweit nicht etwa Beklagte dieselben — wie angeblich bis zum Belauf von Pr. Crt.-℞ 40 geschehen — befugtermaßen zu Ausgaben für Hoffmann verwendet haben,

daß Beklagte die Summe von Pr. Crt.-℞ 60 dem Kläger zu bezahlen schuldig;

und wird ratione der sodann noch in lite verbleibenden Pr. Crt.-ℱ 40 vorgängig Commission erkannt.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration der Beklagten am 16. April 1856 in restitutorio:

da die Beklagten sich dem Kläger gegenüber in Anlage 1 verpflichtet haben, gegen die empfangenen Pr. Crt.-ℱ 160 dafür Sorge zu tragen, daß Hoffmann am 25. September v. J. zunächst nach Rio de Janeiro befördert werde, dieselben also, nachdem diese Beförderung, wenn auch ohne ihre Schuld, unterblieben ist, nicht berechtigt sind, die ihnen dafür gezahlte Summe zu behalten,

daß das Erkenntniß erster Kammer vom 18. Februar d. J. zu bestätigen sei.

243.

C. E. Meyer, Makler, Kläger, gegen A. Bielenberg, Makler, Beklagten.

Eine Partie Caffee, welche einen Seeschaden erlitten hatte, war nach § 96 des Allgem. Plans taxirt und demnächst für Rechnung der Assecuradeure öffentlich verkauft worden. Hiebei fungirten von Seiten der Versicherten Hansing & Co. der Makler Elvers, von Seiten der Assecuradeure die Makler Meyer und Bielenberg. Meyer war von neun Assecuradeuren, Bielenberg nur von einem, Duncker, beauftragt worden. Hansing & Co. bezahlten die Hälfte der Courtage dem von ihnen ernannten Makler Elvers und deponirten die andere Hälfte mit Bco.ℳ 58. 5 β bei dem Handelsgericht, da sich Meyer und Bielenberg über deren Theilung nicht verständigen konnten. Meyer beanspruchte von jenem Betrag Bco.ℳ 51. 1 β nach Verhältniß der von seinen neun Auftraggebern zusammen und von Duncker allein gezeichneten Summen. Bielenberg dagegen verlangte Theilung zu gleichen Beträgen. Die Parteien waren damit einverstanden, daß die Courtage für den Auctionsverkauf und die Taxirung der Waare gleich zu behandeln seien, und beschränkten ihre Erörterungen im Wesentlichen auf erstere, die Verkaufscourtage.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 6. März 1856:

da der Citat selbst die vollständige Anwendung des § 22 der Makler-Ordnung auf den vorliegenden Fall, in welchem es sich um eine im gemeinschaftlichen Interesse der Eigenthümer und der Assecuradeure verkaufte Waare handelt, nicht zu behaupten vermag, vielmehr concedirt, daß dem die Eigenthümer vertretenden Makler, welchem nach § 22 der Makler-Ordnung hier nur der dritte Theil der Verkaufscourtage zukommen würde, die Hälfte derselben gebührt,

hienach aber es consequent erscheint, daß die andere den Maklern der Assecuradeurs gemeinschaftlich zukommende Hälfte unter diese ebenfalls nach dem Interesse ihrer Constituenten, d. h. nach Verhältniß der von den Letzteren gezeichneten Summen, vertheilt werde,

daß der Citant zu befugen sei, von den für beide Parteien von Hansing & Co. ad depositum judiciale gebrachten Bco.✗ 58. 5 ß die Summe von Bco.✗ 51. 1 ß für sich zu erheben, und die übrigen Bco.✗ 7. 4 ß dem Citaten zuzusprechen seien.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte in restitutorio auf Imploration des Beklagten am 15. Mai 1856:

da, wenn es sich um eine nach Maßgabe § 96 des Allgemeinen Versicherungsplans zu beschaffende Taxirung beschädigter Waaren handelt, zwar nicht die betheiligten Versicherer genöthigt werden können, zum Zwecke einer — allerdings sehr wünschenswerthen — einheitlichen Taxirung, sich über die Person eines sie gemeinschaftlich — dem Makler des Versicherten gegenüber — vertretenden Maklers zu vereinigen, vielmehr jedem Versicherer unbenommen ist, einen ihn vertretenden Makler zu ernennen,

andererseits aber, falls von solchem Rechte Gebrauch gemacht wird, von einem Zusammentreten der mehreren von Seiten der Versicherer ernannten Makler mit dem Makler des Versicherten behufs einer für alle Betheiligten verbindlichen Taxirung rechtlich nicht die Rede sein kann, sondern sodann jeder einzelne von Seiten der Versicherer ernannte Makler, als Vertreter seines oder seiner Mandanten, völlig selbstständig mit dem Makler des Versicherten — unter eventueller Zuziehung eines Obmannes — zu taxiren hat,

da sonach im vorliegenden Falle, wo der Citat von dem Versicherer Duncker in Vollmacht, der Citant aber von den übrigen

Versicherern der fraglichen Waare ernannt wurde, von den Parteien — im Rechtssinne wenigstens — keineswegs gemeinsam, sondern von jeder derselben nur separat — mit dem Makler Elvers — taxirt werden konnte,

folgeweise der Citant und der Citat auch gar nicht bei Theilung der im § 3 der Verordnung vom 22. December 1851 für Taxirung beschädigter Waaren den damit beauftragten Maklern „zusammen" bewilligten Hälfte der Ankaufs-Courtage von dem Werthe der beschädigt befundenen und als solche taxirten Waare mit einander concurriren,

vielmehr jeder derselben wegen der von ihm mit dem Makler Elvers beschafften Taxirung auf ein volles Viertel der gedachten Ankaufs-Courtage Anspruch hat,

welcher Anspruch jedoch, so weit solcher hier nicht durch gleichmäßige Erhebung des desfalls von Hansing & Co. deponirten Betrags seine Erledigung findet, wie von dem Citanten nur gegen seine Auftraggeber, so von dem Citaten nur gegen seinen Auftraggeber Duncker in Vollmacht geltend gemacht werden kann,

da ferner, wenn ein Makler, welcher vom Versicherer zur Taxirung beschädigter Waaren beauftragt wurde, demnächst von dem Versicherten zu der Auction — deren Beschaffung ja lediglich Letzterem anheimfällt — „angesetzt" wird, derselbe in dieser seiner Eigenschaft als Auctions-Makler völlig so gestellt ist, wie irgend ein anderer zur Auction angesetzter Makler, und er demnach mit den anderen angesetzten Maklern, ganz nach Maßgabe § 3 der erwähnten Verordnung vom 22. December 1851, die von dem Verkäufer (dem Versicherten) zu entrichtende Vergütung von 1/4 pCt. des Werthes der verkauften Waare gleichmäßig zu theilen hat,

im vorliegenden Falle also, wo neben dem Citanten und dem Citaten nur der Makler Elvers zur Auction angesetzt war, die Theilung so hätte geschehen sollen, daß jeder dieser drei Makler den dritten Theil der gedachten Vergütung, also 1/12 pCt. des Werthes der verkauften Waaren, erhielt,

daß das Erkenntniß der ersten Kammer vom 6. März d. J. dahin zu reformiren, daß jede der beiden Parteien zu befugen, die Hälfte der von Hansing & Co. ad depositum judiciale gebrachten Bco.ℳ 58. 5 β — also die Summe

von Bco. ℔ 29. 2½ ß — zu erheben; wobei den Parteien im Uebrigen alle weiteren Gerechtsame contra quem et quoscumque vorbehalten bleiben.

Das Obergericht hat, auf Contraimploration des Klägers, in contrarestitutorio am 7. Juli 1856 das Erkenntniß erster Instanz vom 6. März wieder hergestellt.

244.

Schmidt & Küseler, Kläger, gegen George Delaval & W. Pott, Schiffsmakler, Beklagte.

George Delaval & W. Pott, Schiffsmakler der General-Steam-Navigation-Company, hatten am 9. November 1855 an Schmidt & Küseler zugesagt, mit den Dampfschiffen dieser Compagnie successive 3000 Barrels Harz zur Fracht von 9 d. per Barrel und 10 pCt. Primage nach London zu verschiffen. Schmidt & Küseler behaupteten, es sei damals verabredet worden, daß in jedes von hier abgehende Schiff — mit Ausnahme des zunächst zu expedirenden — mindestens 500 Barrels verladen werden sollten. Bis zum 8. December waren nur 1000 Barrels verladen, dann aber mußte des eingetretenen Frostes wegen der Transport längere Zeit ganz sistirt werden. Daher machten Schmidt & Küseler geltend, daß jene Schiffsmakler der von ihnen übernommenen Verbindlichkeit nicht nachgekommen wären, und klagten gegen sie auf Ersatz des aus der Verzögerung des Transports entstandenen Schadens.

George Delaval & W. Pott schützten die Einrede der unrechten Beklagten vor, indem sie nur als Vertreter der Capitaine der General-Steam-Navigation-Company den Klägern Schiffsräume nach London zugesagt hätten, daher könne nicht gegen sie, sondern nur gegen jene Capitaine und deren Schiffe geklagt werden. Außerdem stellten sie die von den Klägern behauptete Modalität jener Uebereinkunft in Abrede. Sie hätten nur versprochen, die 3000 Barrels Harz successive und wie es ihnen, den Beklagten, passe, mit den fraglichen Dampfschiffen zu verladen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. März 1856:

da die Beklagten, falls sich herausstellen sollte, daß sie als Makler der Dampfschiffe der General-Steam-Navigation-Company den Klägern Schiffsräume für eine bestimmte Quantität Waaren zugesagt, später aber für Unterbringung solcher Waaren auf den betreffenden Schiffen keine Sorge getragen haben, für den daraus den Klägern erwachsenden Schaden allerdings persönlich aufzukommen haben würden,

daß die Einrede der unrechten Beklagten zu verwerfen, übrigens aber die Kläger den Beweis des von den Beklagten geleugneten Grundes ihrer Klage und zwar dahin,

daß die Beklagten sich am 9. und 10. November v. J. ihnen gegenüber verpflichtet haben, 3000 Barrels Harz und zwar davon mindestens 500 Barrels mit jedem von hier abgehenden Schiff — außer mit dem zunächst nach Abschluß des Engagements expedirten Schiff — zur Fracht von 9 d. per Barrel und 10 pCt. Primage nach London zu verschiffen,

zu führen schuldig.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 5. Mai 1856 bestätigt.

245.

W. S. Wolff & Karpeles, Kläger, gegen die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 19. März 1856, des Obergerichts vom 13. Juni 1856, und des Lübecker Oberappellations-Gerichts vom 25. Mai 1857.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in hamburgischen Rechtssachen Bd. 3 Nr. 26. S. 298 flg. — Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 1. S. 340 flg.

246.

Ahlmann & Boysen im Auftrage des Capitain H. **Andresen**, Kläger, gegen **Löning & Kaufmann**, Beklagte.

Capitain Andresen hatte im Jahre 1855 sein Schiff an Löning & Kaufmann für eine Reise von Kjöge auf der Insel Seeland nach der Ostküste Großbritanniens verfrachtet, und war hinsichtlich der Zeit der Beladung festgestellt, daß die Connossemente spätestens am 25. August müßten gezeichnet werden können. Am 19. August meldete sich der Capitain in Kjöge behufs der Beladung und protestirte am 27. August, als dieselbe verzögert wurde. Erst am 29. August konnten die Connossemente gezeichnet werden, und forderte deshalb der Capitain von Löning & Kaufmann ein Ueberliegegeld für 4 Tage mit Bco.℔ 119. 3 ß. — Diese verweigerten die Zahlung, weil der Schiffer das Ueberliegegeld vom Empfänger der Ladung hätte reclamiren müssen, und sich jedenfalls dadurch präjudicirt habe, daß er es unterlassen, seines Liegegeldanspruchs im Connossement Erwähnung zu thun. In Folge dessen hätten sie, Löning & Kaufmann, dem Ablader den vollen Kaufpreis bezahlt, und wären nicht in der Lage gewesen, ein etwa durch ihn verschuldetes Ueberliegegeld in Abzug zu bringen.

Die **erste Kammer des Handelsgerichts** erkannte am **31. März 1856:**

da es nicht genügt, daß Capitain Andresen, ausweise Anl. 2, am 27. August v. J. wegen seines Anspruches auf Liegegeld Protest erhob, vielmehr derselbe, wenn er solchen Anspruch, um ihn eventuell auch gegen die Beklagten, als seine Befrachter, geltend machen zu können, conserviren wollte, nicht demnächst am 29. August das Connossement, wie ausweise Anl. 3 geschehen, ohne alle Erwähnung des am Abladeplatz verwirkten Liegegeldes zeichnen durfte,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen.

247.

H. H. Wübbe, Schiffsmakler, nom. Capitain M. J. Regoort, Schiff Mercurius, Kläger, gegen J. Greve & Co., Beklagte.

Der Capitain Regoort forderte, auf Grund einer zu St. Thomas geschlossenen Charteparatie, von welcher derselbe als Anlage 3 eines der vier ausgefertigten Originalexemplare producirte, und des in Aux Cayes auf Haiti gezeichneten, für die Frachtzahlung auf die Charteparatie verweisenden, Connossements, Fracht für eine Partie Farbeholz, von dem letztgenannten Ort nach Hamburg an J. Greve & Co. gebracht, und zwar nach dem im Connossement als eingenommen verzeichneten Gewicht von 483,000 ℔ franz. mit pro resto Bco.$ 831. 13 ß. — Die Beklagten wollten, zufolge einer für Farbeholz bestehenden Usanz, nur nach dem ausgelieferten Gewicht von 461,212 ℔ franz. Fracht bezahlen, und behaupteten, daß dies auch in der Charteparatie, von welcher sie eine angebliche Copie beibrachten, ausdrücklich verabredet wäre. Ueberdies gelte der Grundsatz, daß die Fracht im Zweifel nach dem eingenommenen Gewicht zu berechnen sei, nur bei reiner Connossementsfracht, nicht auch, wenn eine Charteparatie die Grundlage für die Frachtberechnung bilde. Ferner bestritten sie die in der klägerischen Berechnung enthaltene Reduction des französischen Gewichts auf englisches Gewicht.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 5. April 1856:

da — — — — — die in den Händen des Capitains befindliche Original-Charteparatie, welche überdies — wie aus der darauf befindlichen Bemerkung wegen der Liegetage hervorgeht — den Abladern selbst vorgelegen hat, allein maßgebend sein kann und folglich die Fracht nach dem laut Connossement eingenommenen Gewicht zu bezahlen ist, indem, wenn es auch seine Richtigkeit hat, daß die Fracht von Farbeholz meistens nach ausgeliefertem Gewicht stipulirt wird, doch hieselbst keine Usanz besteht, derzufolge die Fracht nach ausgeliefertem Gewicht auch dann zu bezahlen wäre, wenn dies nicht ausdrücklich stipulirt worden,

da endlich die usanzmäßige Reduction des französischen Haitigewichts die ist, daß dasselbe durch Zuschlag von 1 pCt. zu Ham-

burger Gewicht gemacht und dann 105 ℔ hamb. zu 112 ℔ engl. gerechnet werden,

daß die Beklagten schuldig seien, den für 483,000 ℔ dem Kläger nach dieser Berechnung zukommenden Frachtbetrag sammt Zinsen vom Klagetage, nach Abzug der bereits bezahlten Bco.ℳ 6900., demselben zu bezahlen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts hat in restitutorio auf Imploration der Beklagten am 28. April 1856 erkannt:

daß, salva adhuc sententia contra quam, vorgängig den Beklagten annoch eine dreiwöchige Frist a dato zu gestatten, um — sub præjudicio, daß widrigenfalls ihr Bestreiten der Aechtheit der Anlage 3 keine weitere Beachtung finden wird — in gegenwärtiger Instanz ihrerseits ein Exemplar der fraglichen Chartepartie beizubringen;

und, nach Ablauf dieser Frist, innerhalb welcher Greve & Co. nur eine auf den Abschluß der Chartepartie bezügliche Correspondenz beibrachten, am 22. Mai 1856 das obige Erkenntniß der zweiten Kammer bestätigt.

248.

Dr. Sutor mand. nom. C. Hill & Co. in Liverpool, Kläger, gegen H. Hirschmann & Co., Beklagte.

H. Hirschmann & Co. in Hamburg schlossen im Frühjahr 1855 mit 154 polnischen Auswanderern Contracte über deren Beförderung von Hamburg über Liverpool nach New-York und von dort zu See weiter nach Galveston in Texas, und verpflichteten sich zur Beköstigung der Leute während der ganzen Reise. Durch Uebereinkunft vom 27. April 1855 übernahmen Charles Hill & Co. in Liverpool von den dortigen Agenten der Ersteren, A. Hirschmann & Co., für die Summe von £ 246. 10 sh. die Beförderung dieser Auswanderer von Liverpool nach New-York und von dort nach Galveston, sowie die Beköstigung derselben bis New-York und während des dortigen Aufenthalts, wogegen ausgemacht war, daß die Auswanderer für die Reise von New-York bis Galveston selbst ihren Proviant beschaffen mußten. Am 8. Mai 1855 theilten A. Hirsch-

mann & Co. in Liverpool an C. Hill & Co. mit, daß sie den Auswanderern zur Besorgung dieses letztgedachten Proviants für jeden Erwachsenen 25 s. und für jedes Kind unter 14 Jahren 12 s. 6 d. gegeben hätten und daß sie deren in Liverpool am 27. April 1855 hierüber ausgestellte Quittung dem Hamburgischen Consul in New-York einsenden würden. — Die Auswanderer wurden von Liverpool mit dem Schiffe Isaac Wright befördert und kamen am 28. Mai in New-York an. Patrick Tracy & Co., die Agenten von Hill & Co., hielten daselbst für die Weiterreise nach Galveston ein Schiff bereit; da sich indessen herausstellte, daß die Auswanderer ohne Proviant für diese Reise und ohne Mittel zu dessen Anschaffung waren, weigerten sie sich, dieselben weiter zu befördern. Es nahm sich derselben nunmehr die dortige deutsche Gesellschaft an, und veranlaßte deren notarielle eidliche Vernehmung, in welcher sie erklärten, kein Geld weder von H. Hirschmann & Co. noch von A. Hirschmann & Co. für den Proviant von New-York nach Galveston erhalten zu haben, und die Unterschriften jener inzwischen beim Hamburgischen Consul eingegangenen angeblichen Quittung freilich als richtig anerkannten, indessen bemerkten, daß sie dieselben nicht in Liverpool, sondern in Hamburg auf ein unbeschriebenes Blatt Papier gesetzt hätten. — Es wurden nunmehr von den New-Yorker Commissioners of Emigration, nach den dortigen Gesetzen, Charles H. Marshall & Co., die Rheder des Schiffes Isaac Wright, zur Erstattung der durch den verlängerten Aufenthalt der Auswanderer in New-York und deren demnächstige Verproviantirung für die Reise nach Galveston erwachsenen Kosten verpflichtet. Marshall & Co. reclamirten dieselben von Hill & Co., welche die Auswanderer mit dem Isaac Wright verschifft hatten, und Hill & Co. klagten diese Summe, nebst anderweitigen in der Sache von ihren Agenten Patrick Tracy & Co. gemachten Ausgaben, mit £ 144. 16 s. 6 d. und 20 Doll. gegen H. Hirschmann & Co. ein.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 5. April 1856:

da aus den vom mand. nom. Kläger producirten Documenten sich ergiebt, daß die Beklagten mit den Klägern wegen Beförderung einer Anzahl Auswanderer von Liverpool via New-York nach Galveston unter der Bedingung contrahirt haben, daß diese Auswan-

derer für den Proviant von Newyork nach Galveston selbst sorgen sollten,

daß die Beklagten aber dennoch die Auswanderer mit Passagecontracten versehen haben, welche dieselben im Widerspruch mit dieser Uebereinkunft zur Forderung von Proviant auch für die Reise von New-York nach Galveston berechtigten,

daß die competente Behörde in New-York auf Grund dieser Passagecontracte Charles H. Marshall & Co. als Rheder des Schiffes Isaac Wright, welches die Auswanderer nach New-York gebracht hatte, zur Bezahlung von Doll. 708. 2. Unkosten für den in New-York veranlaßten Aufenthalt und den zur weiteren Reise nach Galveston erforderlichen Proviant verurtheilt hat,

daß endlich Marshall & Co. diesen Betrag wieder von den Klägern eingezogen haben, welche als Diejenigen, die die Auswanderer mit dem Isaac Wright verschifft hatten, zur Erstattung desselben ohne Frage verbunden waren,

da sich aus diesen Thatsachen die Verpflichtung der Beklagten, den Klägern für die auf diese Weise verausgabten Summen aufzukommen, von selbst ergiebt, ohne daß es dabei auf die Erörterung der Frage ankommen könnte, ob die Beklagten sich wirklich, wie sie den Klägern am 8. Mai vorigen Jahres brieflich mittheilten, mit den Auswanderern durch Auszahlung von 25s. für jeden Erwachsenen und 12s. 6d. für jedes Kind wegen des fraglichen Proviants abgefunden haben, oder ob die von den Beklagten über die Auszahlung dieser Summe nach New-York eingesandte Quittung, wie die Auswanderer daselbst beschworen haben, eine gefälschte ist,

indem es für die Verhaftung der Beklagten völlig genügt, daß die Commissioners of Emigration in New-York ihrer Entscheidung, unter gänzlicher Nichtbeachtung dieser Quittung, lediglich die von den Beklagten eingegangenen Passagecontracte zu Grunde gelegt haben, die gedachte Quittung sich also jedenfalls als ungenügend ausgewiesen hat, um die Kläger von der aus den Passagecontracten abgeleiteten Verantwortlichkeit für den fraglichen Proviant zu befreien,

daß die Beklagten schuldig seien, dem mand. nom. Kläger £ 141. 16s. 6d. und 20 Doll. Notariatskosten zu bezahlen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation der Beklagten, am 8. September 1856 bestätigt.

S. unter Nr. 272 ein ferneres Erkenntniß in dieser Sache.

249.

K. A. Friedrichsen, Kläger, gegen F. Laeisz, Assecuradeur, Beklagten.

Vergl. in Nr. 226 ein früher in dieser Sache abgegebenes Erkenntniß.

K. A. Friedrichsen hatte bei F. Laeisz Contanten im Schiff Charles Ferdinand, Capitain Anstatt, zum Betrage von Bco. ℳ 650 versichern lassen, und klagte diese Summe ein, nachdem das Schiff untergegangen war. Aus den Einreden von Laeisz und einer persönlichen Vernehmung ergab sich, daß Friedrichsen folgende Anzeige beim Abschluß dieser Versicherung unterlassen hatte: Er hatte von Capitain Hansen, Schiff Nordskov, welcher ungefähr um dieselbe Zeit wie Capitain Anstatt Callao verlassen hatte, und von Capitain Suhr, Schiff Merkurius, gehört, daß Capitain Anstatt schon hätte zurückgekommen sein können, wenn nicht das Kupfer an seinem Schiff los gewesen wäre, was ihn verhindert habe, schnell zu segeln. — Durch die Mittheilung dieses Umstandes sah Friedrichsen sich bestimmt, Versicherung zu nehmen, machte jedoch von demselben dem Assecuradeur keine Anzeige. Ueber sein Interesse hinsichtlich dieser Versicherung erklärte der Kläger bei jener persönlichen Vernehmung, er habe dem Capitain vor seinem Abgange von Hamburg diverse Waaren für Bco. ℳ 250 und Schreiber, Heins Nachfolger, demselben Wein für Bco. ℳ 400 verkauft, und der Capitain Zahlung nach seiner Rückkehr versprochen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 5. April 1856:

da sich aus der eigenen Aussage des Klägers im Vernehmungstermine vom 11. Februar dieses Jahres nicht nur ergiebt, daß der Kläger es unterlassen hat, dem Beklagten bei Abschluß der fraglichen Versicherung Mittheilungen über verschiedene ihm bekannte Umstände zu machen, welche ersichtlich auf die Schätzung der Ge-

fahr von Einfluß waren, sondern aus derselben auch hervorgeht, daß ein versicherbares Interesse des Klägers gar nicht vorliegt,

daß der Kläger mit seiner Klage abzuweisen sei.

250.

P. E. Hartenfels Söhne, Kläger, Widerbeklagte, gegen C. A. Auffm'Ordt in Vollmacht der Neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte, Widerkläger.

Vergl. über frühere Erkenntnisse in dieser Sache Nr. 140.

P. E. Hartenfels Söhne in Hamburg hatten von C. A. Auffm'Ordt in Vollmacht und anderen Assecuradeuren Waaren von Hamburg nach Montevideo und Buenos Ayres im Schiff Catharina, Capitain Lubau, für Rechnung wen es angeht, zum Betrage von Bco. ℳ 17830 versichern lassen. Die Waaren gingen an das gleichnamige Haus P. E. Hartenfels Söhne in Buenos Ayres. Im Englischen Canal ward die Catharina im November 1852 in Folge eines Sturmes genöthigt, in Cowes einzulaufen. Als dieselbe wieder abgehen wollte, wurde sie auf der Rhede von der Brigg Elisa angesegelt und mußte sich nun durch ein Dampfschiff in den Hafen zurückbugsiren lassen. Nach Ausbesserung des Schadens wurde sie beim Heraussegeln aus dem Hafen von einem anderen Schiffe wiederum angesegelt und mußte abermals in den Hafen zurückgebracht werden. Zur Bestreitung der Havariekosten wurde in Cowes ein Bodmereibrief gezeichnet, welcher in Montevideo wieder eingelöst werden sollte. In Montevideo ward ein Theil der Ladung gelöscht, und, um den in Cowes gezeichneten Bodmereibrief zu decken, neue Bodmerei nach Buenos Ayres aufgenommen. An diesem letzteren Orte wurde alsdann die Havarie-grosse dispachirt und zwar durch die genannten Consignataire der versicherten Waaren, das dortige Haus P. E. Hartenfels Sohne. Auch ertheilten Wedekind Lind & Co., die dortigen Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure, die Bescheinigung, daß diese Dispache usanzmäßig aufgemacht sei, fügten jedoch dieser Erklärung die Clausel bei: „mit Vorbehalt aller Gerechtsame der Assecuradeurs". Auf Grund dieser

Dispache klagten P. E. Hartenfels Söhne gegen ihre Versicherer die Summe von Bco.₰ 931. 1 ß ein, als Ersatz für den die versicherten Waaren treffenden Havarie-grosse-Beitrag.

Die Beklagten bestritten die Rechtmäßigkeit dieser Dispache, was die Kläger für unzulässig erachteten, weil dieselbe von den Correspondenten der Ersteren als richtig anerkannt worden war. In Folge des früheren Verfahrens in dieser Sache wurden die Kläger indessen für verpflichtet erklärt, sich auf die Monituren der Beklagten gegen die Dispache einzulassen. Diese Monituren, gestützt auf das zu Buenos Ayres geltende Recht, als welches die Ordonnanzen von Bilbao, emendirt in Folge des neueren Spanischen Handelsgesetzbuches, angegeben wurden, waren folgende:

1) Die Kosten des Einlaufens in den Nothhäfen von Cowes wären keine Havarie-grosse, sondern Havarie-particuliere des Schiffs;

2) desgleichen Kost und Gage der Mannschaft im Nothhafen, indem nach spanischem Recht diese Ausgaben nur bei einer Monatsfracht zur Havarie-grosse gehörten, welche hier nicht vorläge;

3) desgleichen die in Cowes an den dortigen Agenten des Schiffs für Besorgung der Schiffsangelegenheiten bezahlte Commission. Eventuell würde doch nur ein Theil dieser Commission zur Havarie-grosse gehören, weil die Beihülfe jenes Agenten sich hauptsächlich auf die particulaire Havarie des Schiffs bezogen habe.

Ferner wurde bestritten:

4) daß zur Havarie-grosse auch die Kosten der Regulirung und Dispachirung derselben, nämlich $2\frac{1}{2}$ pCt. an Hartenfels Söhne für Aufmachung der Dispache und 1 pCt. an Wedekind Lind & Co. für deren Attestirung, gerechnet werden dürften;

5) daß P. E. Hartenfels Söhne in Buenos Ayres sich für die Dispachirung $2\frac{1}{2}$ pCt. Commission von dem Werth des Schiffs, der Ladung und der Fracht berechnen dürften, namentlich weil dieses Haus mit dem klägerischen in Hamburg identisch sei — was von der Gegenseite übrigens in Abrede gestellt wurde — und der Versicherte nach § 121 des Allg. Plans für seine eigene Mühewaltung eine Provision nicht berechnen dürfe, auch jene $2\frac{1}{2}$ pCt. eine zu hohe Vergütung wären;

6) daß den Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure Wedekind Lind & Co. 1 Procent für Prüfung und Begut-

achtung der Dispache gezahlt werden dürfte, indem deren gedruckte Instruction ergebe, daß sie zu solcher Forderung nicht berechtigt gewesen seien.

7) Unter den Kosten der zweiten Havarie in Cowes befand sich ein Posten von £ 27. 8 s. für neu angeschafftes Tauwerk, wovon ⅔ mit £ 18. 5 s. 4 d. als Havarie grosse und ⅓ mit £ 9. 2 s. 8 d. für den Unterschied zwischen alt und neu als Havarie particuliere des Schiffs gerechnet waren. Die Beklagten behaupteten, daß von jenen £ 18. 5 s. 4 d. nur ein Theil zur Havarie grosse gehöre, weil das zerstörte Tauwerk nur theilweise zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung gekappt, und ein anderer Theil dieses Verlustes durch die stattgehabte Collision, also einen zur Havarie particuliere gehörenden Unfall, herbeigeführt wäre, auch das freiwillig gekappte Tauwerk geborgen sei und dessen Werth mithin in Abzug gebracht werden müsse.

8) £ 5 Arbeitslohn und kleine Spesen, sowie

9) £ 5 Werftmiethe, beides Kosten der zweiten Havarie, gehörten ersichtlich zu den Reparaturkosten und mithin zur Havarie particuliere des Schiffs.

10) Unter den Kosten der zweiten Havarie befanden sich auch £ 7. 10 s. nothwendige Ausgaben des Capitains am Lande in Geschäften des Schiffs und der Ladung. In der Dispache waren dieselben halb als Havarie grosse und halb als Havarie particuliere des Schiffs aufgeführt worden; die Beklagten verlangten, daß der ganze Betrag zur Havarie particuliere gerechnet werde.

11) In der Dispache waren die Prämie und die sonstigen Kosten des in Montevideo gezeichneten Bodmereibriefs über das Schiff und die ganze Ladung vertheilt worden. Die Beklagten monirten hiegegen, weil ein Theil der Ladung in Montevideo gelöscht sei, diesem mithin jene Kosten nicht zur Last fallen könnten. Sie forderten Angabe und Nachweis, ob die von ihnen versicherten Waaren und welcher Theil derselben nach Buenos Ayres gegangen sei.

12) Nach der Dispache sollte die Fracht nicht zu ihrem vollen Betrag, sondern nach Abzug der im Nothhafen für Kost und Monatsgelder der Mannschaft verausgabten Kosten zur Havarie grosse contribuiren. Die Rechtmäßigkeit dieses Abzugs wurde von den Assecuradeuren bestritten.

Endlich behaupteten noch die Assecuradeurs, daß bei der Untersuchung, ob die Havarie grosse drei Procent übersteige, welches nach dem Allgemeinen Plan die nothwendige Voraussetzung für ihre Verpflichtung zu deren Ersatz bilde, die Kosten der Regulirung und Dispachirung der Havarie grosse nicht mit eingerechnet werden dürften.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 9. April 1856:

1) daß die Beklagten die Beweise:

daß nach den zu Buenos Ayres im Mai 1853 gültig gewesenen Rechten oder rechtlichen Gewohnheiten nicht in Havarie grosse gerechnet werden

a. die Kosten des Einlaufens in einen Nothhafen, um das Schiff zu repariren,

b. die für Kost und Gagen der Mannschaft im Nothhafen verausgabten Summen, wenn das Schiff zu einer bestimmten Summe für die Reise (nicht monatsweise) befrachtet ist,

c. die im Nothhafen dem Agenten des Schiffs für Besorgung der Schiffsangelegenheiten bezahlte Commission, sei es ganz, sei es theilweise,

d. die Kosten der Regulirung und Dispachirung der Havarie grosse, sei es ganz, sei es theilweise;

e. daß den Hartenfels Söhne in Buenos Ayres nach dortigen Rechten oder Usanzen für solche Regulirung und Dispachirung weniger und wie viel weniger als $2\frac{1}{2}$ pCt. vom Werth des Schiffs, der Fracht und der Ladung zukomme,

copulativ oder alternativ zu führen haben;

2) daß von den für Tauwerk in Havarie grosse gebrachten £ 18. 5 s. 4 d. der dritte Theil, die für Arbeitslohn und sonstige kleine Ausgaben berechneten £ 5 und die für Miethe eines Werfts angesetzten £ 5 ganz der Rhederei zur Last zu bringen, die gegen den Ansatz von £ 3. 15 s. erhobene Monitur aber zu verwerfen sei;

3) daß rücksichtlich der Kosten des in Montevideo gezeichneten Bodmereibriefes die Kläger vorgängig innerhalb 6 Monate und zwar unter dem Präjudiz der Streichung dieser mit

£ 30. 9 s. 4 d. berechneten Kosten zu bescheinigen haben,
daß die in der vorliegenden Police versicherten Güter, eventuell welche Quote derselben erst in Buenos Ayres gelöscht worden,

daß dagegen die Monitur wegen des Ansatzes von 1 pCt. Commission für die Correspondenten der Beklagten — vorbehältlich jedoch des oben unter 1 d. den Beklagten nachgelassenen Beweises — zu verwerfen sei.

Wegen Berechnung der Summe, mit welcher die Fracht zur Havarie grosse zu contribuiren hat, werden den Parteien für jetzt Gerechtsame vorbehalten, und haben übrigens die Beklagten den nach der rectificirten Dispache auf die Kläger fallenden Beitrag zur Havarie grosse auch dann zu ersetzen, wenn derselbe erst einschließlich der eventuell hinzuzurechnenden Regulirungs- und Dispachirungskosten 3 pCt. von dem in der Dispache formirten Capital betragen sollte.

Gründe:

1) Nachdem den Klägern rechtskräftig auferlegt worden, sich auf die von den Beklagten geltend gemachten materiellen Einwendungen einzulassen, erscheint die Bezugnahme der Kläger auf das unter der fraglichen Dispache befindliche Attest der Correspondenten der Beklagten, so wie auf die Approbation, welche das Handelsgericht zu Buenos Ayres dieser Dispache nachträglich ertheilt hat, insofern durch diese Bezugnahme ohne Weiteres die Hinfälligkeit jener Einwendungen dargethan werden soll, schon der formellen Sachlage nach unzulässig, denn das Ober-Appellationsgericht hätte bei der Annahme, daß durch die gedachten Momente jene Monituren materiell erledigt seien, eine weitere Verhandlung über dieselben nicht anordnen können. Ueberdies ist das Decret des Handelsgerichts zu Buenos Ayres für die Frage nach der materiellen Begründung der in Rede stehenden Einwendungen ohne Relevanz, da dasselbe nicht ausspricht, daß die Dispache in Uebereinstimmung mit dem in Buenos Ayres geltenden Rechte aufgemacht worden, sondern aus demselben nur hervorgeht, daß das Handelsgericht die Dispache approbirt hat Angesichts des von seinem Syndikus ergangenen Ausspruchs, „daß er diese unter Zustimmung der Bethei-

ligten gefertigte Aufmachung als gehörig geordnet betrachte“, nun aber durch die bisherige Proceßführung rechtskräftig festgestellt ist, daß die Beklagten zu den Betheiligten im Sinne jenes Decretes nicht gehören. Dagegen würde dem Attest der Correspondenten auch jetzt noch die Wirkung zugeschrieben werden müssen, die principale Beweislast in Betreff des in Buenos Ayres geltenden Rechtes auf die Beklagten zu wälzen, wenn dieselben nicht ohnehin schon als Reconvenienten und als diejenigen, welche ihre Reclamationen auf fremdes Recht stützen, als beweispflichtig betrachtet werden müßten. Hienach war in Betreff der ersten Havarie, der Kost und Monatsgelder der Mannschaft, der in Cowes bezahlten Commission und der für Regulirung der Havarie in Buenos Ayres berechneten Unkosten den Beklagten Beweis aufzuerlegen.

2) Betreffend sodann die übrigen in der Berechnung der zweiten Havarie bestrittenen Pöste, so war von den für Tauwerk berechneten £ 18. 5 s. 4 d. Angesichts der vorliegenden Verklarung ein Theil der Rhederei zur Last zu bringen, und zwar für denjenigen Schaden, welcher der Takelage der Catharina durch den Zusammenstoß der Schiffe selbst, also casuell, und bevor in Folge dieses Zusammenstoßes gekappt worden, zugefügt sein muß. Dagegen konnte eine Vergütung für altes Tauwerk nicht besonders in Anrechnung kommen, da sich unter den Beilagen zur Dispache ein Nachweis, daß dergleichen verkauft worden, nicht findet.

Unbedenklich mußten ferner die monirten £ 5, welche für Arbeitslohn und sonstige kleine Auslagen, so wie diejenigen £ 5, welche für Miethe eines Werfts angesetzt sind, gestrichen werden. Denn während die Werftmiethe ersichtlich zu den in der vorliegenden Dispache in Havarie particuliere gebrachten Reparaturkosten gehört, ergiebt sich aus der bei den Anlagen zur Dispache befindlichen Rechnung des August Böhtel über die ersten £ 5, daß auch diese für Arbeitslohn von 5 Mann valediren, welche an Bord des Schiffs mit der Reparatur von Schäden beschäftigt gewesen sind.

Die dem Capitain Lubau für gehabte nothwendige Ausgaben am Lande in Geschäften des Schiffs und der Ladung vergüteten £ 7 10 s. sind dagegen mit Recht zur Hälfte in Havarie grosse gebracht worden, da eine genaue Untersuchung darüber, wann Capitain Lubau in Havarie grosse-, wann in Havarie particuliere-

Angelegenheiten am Lande thätig gewesen, der Natur der Sache nach unthunlich war.

3) Der in Montevideo gezeichnete Bodmereibrief bezweckte, wie aus demselben ersichtlich, dem Capitain Lubau die Mittel zu verschaffen, um den Beitrag des für Buenos Ayres bestimmten Theiles der Ladung zu dem in Cowes unterzeichneten und in Montevideo eingelösten Bodmereibrief zu decken; folglich können die Kosten desselben auch nur den nach Buenos Ayres gebrachten Gütern zur Last fallen und erwies sich deshalb die den Klägern wegen dieses Punktes gemachte Auflage als nothwendig.

Es hat ferner seine Richtigkeit, daß die Fracht auch für diejenige Summe, welche an Kost- und Monatsgeldern in Havarie-grosse vergütet wird, zu derselben zu contribuiren hat. Da indeß eine Berechnung über die von der Fracht abgesetzten Kost- und Monatsgelder nicht vorliegt, so genügt dieses Punktes wegen für jetzt ein Vorbehalt aller Gerechtsame, um so mehr, als es noch unentschieden ist, ob überall Kost- und Monatsgelder der Mannschaft in Havarie grosse zu vergüten sein werden oder nicht.

Die Commission der Correspondenten der Beklagten betreffend, so leuchtet es ein, daß den Klägern und deren Hause in Buenos Ayres eine Klage auf Rückerstattung dieser einmal bezahlten Commission nicht zusteht. Es frägt sich daher, ob dem klägerischen Hause in Buenos Ayres ein Vorwurf daraus gemacht werden kann, daß es die Correspondenten zur Forderung dieser Commission berechtigt gehalten und demnach die betreffende Zahlung geleistet hat. Diese Frage ist zu verneinen, denn abgesehen davon, daß selbst aus der bei den Acten befindlichen Instruction der Correspondenten ein klares Verbot für dieselben, überall Havarie-grosse-Dispachen zu attestiren und sich dafür etwas vergüten zu lassen, keineswegs hervorgeht, so war das klägerische Haus in Buenos Ayres den Beklagten gegenüber völlig im Recht, wenn es sich bei derjenigen Auslegung beruhigte, welche die Correspondenten ihrer Instruction dadurch, daß sie die Dispache attestirten und 1 pCt. Commission dafür beanspruchten, thatsächlich gegeben haben. Es muß daher den Beklagten überlassen werden, ihre Correspondenten, falls dieselben wirklich kein Recht auf diese Commission hatten, für die durch dieselbe bewirkte Erhöhung der Entschädigungssumme, eventuell, falls

es sich herausstellen sollte, daß diese Entschädigungssumme ohne jene Commission die Höhe von 3 pCt. überall nicht erreicht haben würde, für den ganzen von ihnen zu bezahlenden Betrag in Anspruch zu nehmen. — Daß übrigens diese Entscheidung wegen der Commission der Correspondenten nur dann in Betracht kommt, wenn der unter 1 d. den Beklagten nachgelassene Beweis nicht erbracht wird, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Schließlich war schon jetzt die nur eventuell in Betracht kommende Frage zu entscheiden, ob der von den Klägern zu bezahlende Beitrag einschließlich oder ausschließlich der Dispachirungskosten (zu denen im vorliegenden Fall die den Consignatairen und die den Correspondenten zukommende Vergütung gehören würde) die Höhe von 3 pCt. erreichen müsse, um den Beklagten zur Last zu fallen.

Daß die Entscheidung darüber, unter welchen Voraussetzungen der den Versicherten nach hiesigem oder fremden Rechte treffende Beitrag zur Havarie-grosse von dem Versicherer ersetzt werden müsse, nur nach dem hiesigen Recht und den Bedingungen der Police erfolgen, von Anwendung fremden Rechtes aber dabei keine Rede sein kann, bedarf keiner weiteren Erörterung. Der art. 7 tit. 21 der Assecuranz und Havarie-Ordnung sagt nun allerdings ausdrücklich, daß der Assecuradeur die Havarie grosse, wenn sie nach Abzug der Provision des Dispacheurs über 3 pCt sich beläuft, bezahlen muß; diese gesetzliche Vorschrift aber ist für die vorliegende Versicherung durch den § 87 des Allgemeinen Plans von 1817 außer Kraft gesetzt worden, welcher den Versicherer auf Güter zum Ersatz des dem Versicherten in der Dispache auferlegten Beitrages zur Havarie grosse ohne alle weitere Beschränkung dann verpflichtet, wenn die Havarie-grosse über 3 pCt. von dem in der Dispache formirten Capital beträgt. Dazu kommt, daß der § 87 wesentlich den Zweck hat, die Berechnung der 3 pCt. und zwar abweichend vom Gesetz zu regeln; es hätte also die gesetzliche Vorschrift, wenn dieselbe noch ferner für die Contrahenten Gültigkeit haben sollte, jedenfalls in den erwähnten § aufgenommen werden müssen, und kann daraus, daß dies nicht geschehen, nur die Absicht gefolgert werden, dieselbe fernerhin auszuschließen, eine Folgerung, die um so natürlicher ist, wenn man erwägt, daß im § 90 wegen der Havarie particuliere aus-

drücklich ausgesprochen ist, daß die wirkliche Beschädigung des versicherten Gegenstandes ohne Hinzufügung irgend welcher Kosten, auch nicht derer der Dispache, sich höher als 3 pCt. belaufen müsse, um vom Versicherer Ersatz verlangen zu können. Endlich ist der Umstand von nicht geringer Bedeutung, daß der § 87 des Allgemeinen Plans in der Praxis stets in dem hier geltend gemachten Sinn verstanden und angewandt worden ist.

251.

C. H. Röver, Kläger, gegen H. A. Holle in Vollmacht der Patriotischen Assecuranz-Compagnie und Karl F. Bubendey in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1840, Beklagte.

Die Beklagten versicherten an C. H. Röver, für Rechnung wen es angeht, auf 9 Kisten Cigarren im Schiffe Miles von Havana nach Hamburg mit der Clausel „nur für Seegefahr" die Summe von Bco.✗ 11,700. Das Schiff kam wohlbehalten an, ohne daß von Unfällen etwas verlautbart wäre. Die Ueberkisten der Cigarren wurden in äußerlich unbeschädigtem Zustande geliefert, in einigen derselben waren indessen die Einzelkisten, das die Garnitur der Cigarren bildende Papier und letztere selbst, beschädigt, jedoch, wie die sachverständigen Besichtiger erklärten, keineswegs durch Seewasser, sondern muthmaßlich durch von außen eingedrungenes süßes Wasser. Der Kläger verlangte für diesen Schaden von den Beklagten eine Vergütung von Bco.✗ 1157. 3 β, wofern dieselben nicht beweisen könnten, daß der Schaden schon vor Beginn ihres Risico entstanden sei. Die Beklagten wandten unter Anderem ein: 1) daß der durch Süßwasser entstandene Schaden sie nicht treffe, weil sie mit der Clausel „nur für Seegefahr" gezeichnet hätten, daß aber 2) jedenfalls den Kläger die Beweislast treffe, dieser müsse beweisen, es sei der Schaden auf der versicherten Reise entstanden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts hat im Erkenntniß vom 10. April 1856 jenen ersten Einwand der Beklagten

verworfen, den zweiten Einwand aber aus folgenden Gründen für gerechtfertigt erklärt:

da die fragliche Waare ohne alle an den Ueberkisten erkennbare Beschädigung vom Schiffer abgeliefert wurde, die an den Einzelkisten, sowie am Papier und an der Waare selbst befundene Beschädigung aber, nach der Erklärung der als Sachverständige ernannten beeidigten Makler Dose und Syllm, zwar muthmaßlich von äußerlich eingedrungener Nässe, aber keinenfalls von Seewasser herrührt,

da hiernach die klägerische Reclamation den Nachweis bedingt, daß die Waare ohne Beschädigung an den Einzelkisten von dem Lande schied, oder doch, nachdem sie vom Lande geschieden, von einem Unfall betroffen wurde, der die Beschädigung erklärlich macht.

252.

R. M. Sloman nom. Capitain H. Visser, vom Schiffe John Bertram, Kläger, Widerbeklagter, gegen J. D. Mutzenbecher Söhne, Beklagte, Widerkläger.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 21. April 1856, des Obergerichts vom 2. Juni 1856, des Lübecker Oberappellationsgerichts vom 22. December 1856.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in hamburgischen Rechtssachen Bd. 3. Nr. 14. S. 152 flg.

253.

Dr. H. A. R. Brandis mand. nom. Elmenhorst Gebrüder in Altona, Kläger, gegen Wachsmuth & Krogmann, als Rheder des Schiffes Carl und Auguste, Capitain Sondermann, Beklagte.

Capitain Sondermann, Schiff Carl und Auguste, hatte in Port-Louis auf der Insel Mauritius wegen erlittener Havarie von Chauvin Frères & Co. daselbst ein Bodmereidarlehen von £ 968

19 sh. 6 d. aufgenommen, und sich im Bodmereibrief verpflichtet, ohne Abweichung nach Akyab, von dort nach Falmouth „for orders“ und sodann nach einem Hafen Großbritanniens oder Irlands oder nach Hamburg zu segeln, woselbst der Bodmereibrief fällig sein sollte. Chauvin Frères & Co. übertrugen den Bodmereibrief an Henckell du Buisson & Co. in London und diese wiederum an Elmenhorst Gebrüder, die mandantischen Kläger. Chauvin Frères & Co. versicherten den Bodmereibrief in Mauritius. Capitain Sondermann ging indessen auf Ordre seiner Rhederei, der Beklagten, Wachsmuth & Krogmann, von Akyab nach Calcutta zur Einnahme einer Ladung, und von dort nach Havanna. Henckell du Buisson & Co. erfuhren aus den Zeitungen die veränderte Reise des Schiffs von Akyab nach Calcutta, und wandten sich an die Londoner Agenten des Assecuradeurs, welche die auf den Bodmereibrief gezeichnete Assecuranz wegen der Deviation des Schiffs für erloschen erklärten. Deshalb schlossen Henckell du Buisson & Co. in London sofort eine neue Assecuranz, unter Anzeige an Wachsmuth & Krogmann, um diese für die entstehenden Kosten verantwortlich zu machen. Diese neue Versicherung ward von Calcutta nach Europa geschlossen, indem Henckell du Buisson & Co. annahmen, daß der Capitain wenigstens von Calcutta aus die im Bodmereibrief vorgeschriebene Reise vornehmen werde. Die Prämie der neuen Versicherung betrug Bco.℔ 619. 13 ß, welche Summe nunmehr gegen Wachsmuth & Krogmann eingeklagt wurde.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 23. April 1856:

— — — — — — — — — — — — — — —

da der Capitain Sondermann, welchen die Beklagten in diesem Proceß vertreten, dadurch, daß er die in dem vorliegenden Bodmereibrief vorgeschriebene Route nicht einhielt, sondern von Akyab eine ganz andere Reise antrat — abgesehen von anderen hier nicht in Frage stehenden Folgen dieses Contractbruches — jedenfalls sich und sein Schiff für allen durch denselben veranlaßten Schaden dem Inhaber des Bodmereibriefes verantwortlich gemacht hat,

da die von dem Letzteren zu dem Zweck aufgewandte Prämie, um den Risico der contractwidrigen Reise zu decken, nachdem es mindestens sehr zweifelhaft geworden, ob die wegen des Bodmerei-

briefes für die vereinbarte Reise abgeschlossene Versicherung noch als gültig zu betrachten war, als ein durch den Contractbruch des Capitain Sondermann direct veranlaßter Schaden sich darstellt,

da es endlich den Inhabern des Bodmereibriefes nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, daß sie die fragliche Versicherung wie geschehen abgeschlossen, indem dieselben nach Lage der Sache nur annehmen konnten, daß das verbodmete Schiff wenigstens von Calcutta aus der Bedingung des Bodmereibriefes gemäß direct nach Europa gehen werde,

da aber die Beklagten allerdings berechtigt sind, die Justification der geltend gemachten Forderung zu verlangen, welche sowohl den Nachweis des Abschlusses der ersten Versicherung als der Verausgabung der eingeklagten Summe für die zweite Versicherung erfordert,

daß die Beklagten unter Voraussetzung der Beschaffung dieser Justification für ersatzpflichtig zu erklären, mand. nom. Kläger aber vorgängig innerhalb 8 Tage nach Rechtskraft dieses Erkenntnisses die beiden betreffenden Policen unter dem Präjudiz beklagtischer Absolution von der Instanz beizubringen habe.

254.

Dr. G. Wolters mand. nom. Capitain J. Schmarje, Schiff Halkett, Kläger, gegen Fr. Winckelmann, Beklagten.

Gegen den vom Capitain Schmarje, Schiff Halkett, wider Fr. Winckelmann erhobenen Anspruch auf Bezahlung von £ 22 Liegegeld wegen verzögerter Beladung wandte Letzterer ein, diese Verzögerung sei durch die eigene Schuld des Ersteren entstanden, indem derselbe sein Schiff nicht an den geeigneten Platz im Hafen hingelegt hätte. Beim Abschluß der Chartepartie sei nämlich verabredet worden, daß die Ladung direct aus dem oberländischen Kahn, in welchem sie nach Hamburg gekommen, überzunehmen sei. Da nun der Hafenmeister es untersagt hätte, daß sich der oberländische Kahn an dem Platz, wo das Schiff Halkett sich befunden hätte, an dessen Seite lege, wäre der Capitain Schmarje verpflichtet gewesen, mit seinem Schiff einen anderen, diese Procedur ermöglichenden

Platz einzunehmen. Dies habe er sich indessen geweigert zu thun, und hiedurch sei die Verzögerung verursacht worden.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 26. April 1856:

da m. n. Kläger nicht in Abrede zu stellen vermag, daß der Beklagte bei Abschluß der Charteparties bevorwortet hat, daß Capt. Schmarje die Ladung direct aus dem oberländischen Kahn überzunehmen habe,

eine solche Bevorwortung aber, welche ja sonst völlig überflüssig sein würde, gerade den Zweck hat, den Schiffer zum Hinlegen seines Schiffes an den Platz, wo den obwaltenden Umständen nach das Zusammentreffen mit dem oberländischen Kahn stattfinden kann, zu verpflichten,

daß m. n. Kläger mit seiner Klage abzuweisen, der Beklagte aber zur Rückerhebung der in Gemäßheit Commissionsvergleichs vom 4. v. M. ad depositum judiciale gebrachten Bco. ℳ 100 zu befugen sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts hat dies Erkenntniß auf Imploration des Klägers am 23. Juni 1856 in restitutorio bestätigt.

255.

H. Mutzenbecher & Co., Kläger, gegen J. M. Böhrt, in Vollmacht der Neuen 6ten Assecuranz-Compagnie von 1854 und Consorten, Beklagte.

H. Mutzenbecher & Co. hatten von den Beklagten die Fracht des französischen, dem Hause Fauché Frères in Bordeaux gehörigen Schiffes Libre Echange, Capitain de Boisredon, für eine Reise von den Chinchas-Inseln nach St. Pierre Martinique zu Bco. ℳ 56,000 versichern lassen. In Folge erlittener Seeschäden ward das Schiff, welches am 12. März 1855 Callao verlassen hatte, genöthigt, in Valparaiso einzulaufen und daselbst, nach Löschung der Ladung, von Sachverständigen untersucht. Dieselben veranschlagten die erforderlichen Reparaturen auf 20,905 Piaster und schätzten den Werth des

Schiffs in unbeschädigtem Zustande auf 24,000 Piaster. Nachdem der Capitain sich vergebens bemüht hatte, das zur Reparatur erforderliche Geld auf Bodmerei zu erhalten, ward das Schiff auf seinen Antrag am 23. Juni 1855 vom französischen Consul in Valparaiso condemnirt und darauf verkauft. Der beschädigte Theil der Ladung ward für Rechnung der Betheiligten in Valparaiso verkauft, der unbeschädigte mit anderen Fahrzeugen weiter versandt. Die bis Valparaiso dem Verfrachter zukommende pro rata Fracht ward zu 1/7 berechnet. Mutzenbecher & Co. klagten den ganzen versicherten Frachtbetrag ein.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 30. April 1856:

— — — — — — — — — — — — —

da die Kläger die Anwendbarkeit der §§ 102 und 114 dieses Allgemeinen Plans auch auf die hier in Frage stehende Frachtversicherung im Allgemeinen nicht bestreiten, in dieser Beziehung also eine Verweisung auf die Entscheidungsgründe zum Erkenntniß in Sachen Dr. Brandis mand. nom. ctra. von Bergen in Vollmacht vom 7. November v. J. genügt, und somit in Betreff des principalen — übrigens unter allen Umständen auf 6/7 der eingeklagten Summe zu reducirenden — Anspruchs der Kläger nur die Erörterung der Frage übrig bleibt, ob die Voraussetzungen, unter welchen nach Vorschrift jener §§ die stattgehabte Einstellung der Reise im Nothhafen als gerechtfertigt und für die Beklagten verbindlich anzuerkennen sein würde, im vorliegenden Falle vorhanden sind,

da nun in dieser Beziehung aus den Havariepapieren zu ersehen ist, daß das Schiff Libre Echange sich in vollkommen reparablem Zustande zu Valparaiso befunden hat, der von Capitain Boisredon erklärte Abandon des Schiffes aber durch Ordonnance des französischen Consuls daselbst vom 23. Juni v. J. angenommen ist, weil die Deterioration 3/4 des Werths übersteige, und es constatirt sei, daß der Capitain sich in der Unmöglichkeit befinde, das zur Reparatur des Schiffes erforderliche Geld durch Bodmerei zu beschaffen,

da der erste dieser Gründe bei der anerkannten Reparaturfähigkeit des Schiffes überall nicht in Betracht kommt, eben so wenig aber der Mangel an paraten Geldmitteln zur Beschaffung der Reparatur vom Versicherer zu vertreten ist, indem aus demselben noch

keineswegs mit Nothwendigkeit die Unthunlichkeit der Reparatur an und für sich folgt, vielmehr es nur als eine durch Gründe der Zweckmäßigkeit gebotene Maßregel betrachtet werden kann, wenn nach fehlgeschlagenem Versuch, die erforderlichen Gelder durch Bodmerei anzuschaffen, statt der Ergreifung anderweitiger, vielleicht weitaussehender, mit großem Zeitaufwand und sonstigen Verlüsten verbundener Maßregeln, der Verkauf eines an und für sich völlig reparablen Schiffes für Rechnung wen es angeht verfügt wird,

wie es denn auch z. B. in den Versicherungs-Bedingungen der bremischen See-Versicherungs-Gesellschaft vom 1. Januar 1854 — die gleich den hiesigen Bedingungen den Verkauf eines Schiffes im Nothhafen im Fall der Unmöglichkeit der Reparatur für Rechnung des Versicherers anerkennen — ausdrücklich ausgesprochen ist, daß der Schaden nur nach der Reparaturtaxe vergütet wird, wenn die Reparatur wegen Mangels an Geldmitteln unterbleibt,

da ferner im vorliegenden Fall die Versicherten aus dem Umstande, daß der Capitain keine Bodmerei schließen konnte, um so weniger eine Unmöglichkeit der Reparatur ableiten können, als sie durch eine mit der ihrigen gleichlautende Firma in Valparaiso vertreten waren, und durch diese, wie sich aus der Unterschrift: „approuvé, Fauché frères, comme armateurs du navire Libre Echange", unter dem Gesuch des Capitains vom 18. Juni v. J. ergiebt, die Angelegenheit geleitet haben,

da endlich — soviel den wenigstens implicite gestellten eventuellen Antrag der Kläger auf Zuerkennung der Fracht für den in Valparaiso als beschädigt verkauften Theil der Ladung betrifft — die Beklagten allerdings das Recht haben, auf vorgängiger Dispachirung dieses Schadens zu bestehen,

daß die Kläger mit der erhobenen Klage abzuweisen seien.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 22. September 1856 bestätigt.

256.

Dr. F. Th. Müller mand. nom. Capitain W. Edwards, Schiff J. D., Kläger, gegen F. F. Kruckenberg, Beklagten.

Capitain W. Edwards hatte sein Schiff J. D. zu einer Reise von England nach Pernambuco und von dort nach Europa zurück verfrachtet, das Schiff sollte nach der Chartepartie vor Ende December 1855 England verlassen, konnte indessen erst Anfang Januar 1856 abgehen. Nach seiner Rückkehr von Pernambuco klagte er gegen F. F. Kruckenberg laut jener Chartepartie und Connossement eine Fracht von £ 278. 3 s. 2 d. ein. — Kruckenberg weigerte sich, diesen Frachtbetrag zu bezahlen, weil die Chartepartie wegen jenes verspäteten Abgangs aus England aufgehoben sei, auch der Capitain in Pernambuco unter den Vorworten nach Hamburg Fracht erhalten hätte, daß daselbst ausgemacht werden sollte, ob die Charterer berechtigt seien, wegen jener Verzögerung eine Aufhebung des Frachtcontracts zu fordern oder nicht. Doch war Kruckenberg außer Stande, irgend welche Bescheinigung dieser angeblichen, von Capitain Edwards in Abrede gestellten, Vereinbarung beizubringen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. Juni 1856:

da eine wirkliche Aufhebung der libellirten Chartepartie unverkennbar nicht stattgefunden hat, vielmehr Alles, was vorliegt, fürs Gegentheil spricht,

auch eine zu Pernambuco erfolgte Vereinbarung, daß über das Fortbestehen oder Nichtfortbestehen der Chartepartie erst hieselbst entschieden werden solle, in keiner Weise bescheinigt wird,

daß Beklagter die libellirten £ 278. 3 s. 2 d. dem mand. nom. Kläger zu bezahlen schuldig.

257.

J. Stürcken & Co., als Rheder des Schiffes Harriett, Kläger, gegen Capt. Bramann, führend das Dampfschiff Delphin, modo Wachsmuth & Krogmann, als Rheder des gedachten Schiffs, Beklagte.

J. Stürcken & Co. hatten im December 1855 das Dampf-

schiff Delphin, geführt vom Capitain Bramann, engagirt, um ihr Schiff Harriett von Hamburg nach Krautsand, einer Insel in der Elbe, durch das Treibeis zu bugsiren. Eine halbe Meile von Krautsand löste Capitain Bramann die sein Schiff mit der Harriett verbindende Trosse und verließ letztere. Wegen des hiedurch ihnen entstandenen Schadens und Rückzahlung des Bugsirgeldes stellten J. Stürcken & Co. gegen den Capitain Bramann, für welchen Wachsmuth & Krogmann, die Rheder des Delphin, die Sache übernahmen, eine Klage an. Die Beklagten erklärten jenes Verfahren aus dem Grunde für gerechtfertigt, weil gebietende Umstände die weitere Bugsirung unthunlich gemacht hätten, uud wurde ihnen durch Erkenntniß vom 31. März 1856 auferlegt, dies glaubhaft nachzuweisen.

Diesen Beweis traten sie durch Vorschlagung mehrerer Zeugen, und zwar auch des Capitain Bramann, an; sie hielten den Letzteren nicht für unzulässig, weil er nicht im eigenen Interesse, sondern für Rechnung von Stürcken & Co. die Harriett bugsirt habe, und ein Vorkommniß auf der Reise in Frage stehe, über welches der Capitain, wie bei einer Verklarung, mit seiner Mannschaft ordnungsmäßig als Zeuge abgehört werden dürfe. Ueberdies handle es sich nicht um einen eigentlichen juristischen Beweis, sondern nur um einen glaubhaften Nachweis. Die Kläger widersprachen der Zulassung des Capitain Bramann, weil aus seiner Verschuldung, wegen des unberechtigten Verlassens der Harriett vor Erreichung von Krautsand, geklagt sei, derselbe mithin bemüht sein werde, sich zu exculpiren, namentlich auch seinen Rhedern gegenüber, welche im Falle ihres Unterliegens ein Regreßrecht gegen ihn hätten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. Juni 1856:

— — — — — — — — — — — — —

daß Beklagte für den ihnen durch Erkenntniß vom 31. März d. J. auferlegten glaubhaften Nachweis, unter Verwerfung des allerdings hier unzulässigen ersten Zeugen (nämlich Capt. Bramann) mit den übrigen in Vorschlag gebrachten Zeugen — — — — zu admittiren.

Vergl. in Nr. 319 ein ferneres Erkenntniß.

258.

F. C. Bahre, Kläger, gegen George Delaval und W. Pott, Schiffsmakler, Beklagte.

Die in dieser Sache früher ergangenen Erkenntnisse s. in Nr. 236. Zur Führung des im obergerichtlichen Erkenntniß vom 3. März 1856 ihnen nachgelassenen Beweises ließen die Beklagten — unter eventueller Reservirung der Eidesdelation — den ersten und zweiten Steuermann, so wie einen Bootsmann des Dampfschiffes John Bull als Zeugen abhören, welche im Wesentlichen aussagten: der Schellack sei im Zwischendeck verstauet gewesen, an einem Platze, wo sie früher schon öfter Schellack ohne Schaden gestauet hätten; fast auf jeder Reise sei Schellack an Bord, ohne daß man für denselben einen bestimmten Platz auswähle; der Schellack habe 9—12 Zoll von dem Schott entfernt, hinter einer hölzernen Verlattung gelegen, welche die Maschine von dem Lagerraum trenne. Auf dieser Reise hätten sie dauernd contrairen Wind gehabt; das Schiff sei ungewöhnlich tief geladen gewesen; sie hätten in Folge schweren Seegangs immer viel Wasser auf Deck bekommen, daher habe man die Luken nicht öffnen dürfen, so daß sich eine große Hitze im Laderaum entwickelt habe. Stärker als gewöhnlich sei nicht geheizt worden; zwischen dem Schott und dem Schellack hätten andere Waaren nicht gelegen. — Die Beklagten beriefen sich ferner darauf, daß eine außerordentliche Vorsicht bei der Stauung nich möglich sei. Die Londoner Dampfschiffe müßten oft in wenige als 24 Stunden laden. Deshalb müsse jedes Stückgut, wie es eintreffe, weggestauet werden, und man könne nicht für jede Gattung von Waaren einen besonderen Raum bestimmen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 7. Juli 1856:

da sich aus den Aussagen der vernommenen drei Zeugen ergiebt, daß bei der Unterbringung des fraglichen Schellacks überall keine Berücksichtigung seiner Schmelzbarkeit stattgefunden hat, vielmehr derselbe im Zwischenraum des John Bull bis auf nur circa 10 Zoll entfernt von dem vor der Maschine befindlichen eisernen Schott gestauet gewesen,

die Anführungen der Zeugen aber, daß schon oftmals früher im

John Bull Schellack in ähnlicher Weise ohne nachtheiligen Effect gestauet gewesen, und daß solcher auch im vorliegenden Falle nicht würde eingetreten sein, wenn nur die Luken hätten geöffnet werden können, so wie daß überhaupt die kurze für die Beladung bestimmte Zeitfrist es unthunlich mache, für die eine oder andere Waare einen besonderen Laderaum auszuwählen, wohl in dem Verhältniß des Capitain Corbin und seiner Leute zur Rhederei geltend gemacht werden mögen, nicht aber dem Empfänger des Frachtguts gegenüber von Relevanz sind,

da hiernach nicht allein der im obergerichtlichen Erkenntnisse vom 3. März d. J. nachgelassene Beweis — für den auch das beigebrachte Logbook Nichts enthält — als bisher keineswegs erbracht, sondern auch die früher eventuell reservirte Eidesdelation als unstatthaft erscheint,

daß nunmehr das Erkenntniß vom 24. Januar d. J. wieder herzustellen.

Vergl. in Nr. 273 ein ferneres Erkenntniß in dieser Sache.

259.

Abraham Nathan, Kläger, gegen Capitain Shepherd, Dampfschiff Rob Roy, Beklagten.

Nathan hatte mit dem am 18. April 1856 in Hamburg angekommenen Dampfschiff Rob Roy von Hull einen Ballen mit Leinenwaaren erhalten, welcher vom Ewerführer unter folgender Quittirung des Connossements empfangen wurde: „Empfangen ein Packen mit vier Stück mit Vorbehalt der Richtigkeit." Nathan ließ darauf am 23. April in seinem Geschäftslocal eine notarielle Besichtigung des Ballens vornehmen, bei welcher festgestellt ward: daß der Ballen mangelhaft durch einfache Schnüre gesichert und zugebunden und ersichtlich nicht voll war, und daß sein Inhalt aus drei Stücken Drell — wovon 31 Hamb. Ellen beschädigt — und einem Stück Leinen bestand. Nathan empfing deshalb unter Protest und forderte vom Capitain Shepherd, dem Führer des genannten Dampfschiffes, auf Grund des art. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786, weil derselbe ohne vorherige

Anzeige an ihn den in mangelhafter Emballage befindlichen Ballen aus seiner Lage genommen habe, Ersatz für zwei fehlende Stück Waaren und für die an dem einen Stück befundene Beschädigung mit Bco.-$ 69. 4 ß.

Capitain Shepherd bestritt die Voraussetzungen der Anwendbarkeit des genannten art. 9, namentlich das Vorhandensein einer Beschädigung der Emballage, und behauptete ferner, daß der Kläger durch sein Verhalten seinem Anspruch präjudicirt habe, weil er die Beschaffenheit und den Inhalt des Ballens zu spät und nicht in seiner, des Capitains, Gegenwart untersucht, auch am 23. April nur 4 Stücke beim Zoll declarirt und erst am 24. April 2 Stücke nachverzollt habe.

Zur Rechtfertigung dieses letzteren Umstandes bemerkte Nathan, daß in dem Ballen zwei Stücke mehr, als von ihm hätte erwartet werden können, verpackt gewesen seien, worüber er die Factura erst später erhalten habe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 10. Juli 1856:

da hier nichts vorliegt, was den Beklagten entfreien kann, dem Kläger nach Maßgabe art. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 Ersatz zu gewähren, falls nachgewiesen wird, daß wirklich der in Rede stehende Packen im ramponirten Zustande abseiten des Beklagten abgeliefert wurde, und derselbe, als er dem Kläger zu Händen kam, zwei Stücke weniger enthielt, als zur Zeit der geschehenen Verladung,

daß der Kläger den Beweis dieser beiden Punkte zu führen schuldig.

260.

Dr. Des Arts mand. nom. Capitain Mathew Hetherington, führend das englische Schiff Plenty, Kläger, gegen H. W. Heidmann, Beklagten.

Capitain Hetherington forderte von H. W. Heidmann den inzwischen gerichtlich deponirten Rest einer Frachtrechnung für von Swansea nach Hamburg gebrachte 420 tons Kohlen mit Bco.-$ 888. 9 ß.

Heidmann wollte dem Capitain nur Bco.$\mathcal{k}$ 435. 3 β zugestehen und hielt sich zu folgenden Abzügen von der Fracht berechtigt: 1) der Capitain habe, ohne zu dieser Forderung nach der Chartepartie berechtigt zu sein, sich von seinem, Heidmann's, Correspondenten einen Frachtvorschuß von 90 £ auszahlen lassen. Die dadurch herbeigeführten Assecuranzkosten seien sogleich im Voraus abgezogen worden, der Capitain müsse sich aber auch die übrigen durch diesen Vorschuß herbeigeführten Kosten an Commission, Courtage, Porto 2c. und den dafür von jenem Correspondenten angesetzten höheren Cours anrechnen lassen, — was zusammen eine Summe von Bco.$\mathcal{k}$ 63. 7 β ergebe. 2) Der Capitain habe das auf 420 tons Kohlen lautende Connossement pure gezeichnet, aber nur 394 tons 610 ℔ ausgeliefert, und müsse für das sonach sich ergebende Manco von 25 tons 1600 ℔ mit £ 29. 11 s. 5 d. Ersatz geben. Dies Manco habe sich bei einer nach Löschung der Kohlen, als dieselben von ihm, Heidmann, an seinen Käufer abgeliefert wurden, vorgenommenen Wägung ergeben. Behaupte der Capitain, das eingeladene Quantum richtig gelöscht zu haben, müsse er dies beweisen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 10. Juli 1856:

da, wenn dem Kläger auch das, was außer der Assecuranz der fragliche Vorschuß kostete, zur Last kommen sollte, solches seiner Zeit hätte ausbedungen werden müssen,

dem Beklagten also die reclamirten Bco.$\mathcal{k}$ 63. 7 β ohne Weiteres abzusprechen sind,

da ferner anlangend die reclamirten £ 29. 11 s. 5 d. der Kläger zwar, bei pure gezeichnetem Connossemente, wegen dessen, was er erweislich weniger als das im Connossemente bescheinigte Quantum von 420 tons Kohlen auslieferte, mit Recht besprochen wird,

dem Beklagten aber, welcher die Ladung, ohne solche sich zuwägen zu lassen, löschen ließ, der Beweis des behaupteten Manco obliegt,

daß der Kläger zur ferneren Erhebung von Bco.$\mathcal{k}$ 63. 7 β ex deposito judiciali zu befugen, Beklagter aber wegen der £ 29. 11 s. 5 d. den Beweis zu führen schuldig:

daß der Kläger vom Bord seines Schiffes ihm nur 394 tons 640 ℔ Kohlen — oder wie viel weniger doch als 420 tons — abgeliefert habe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte, auf Imploration des Beklagten, in restitutorio am 27. August 1856:

da dem Capitain ein Recht, den ihm geleisteten Vorschuß zu fordern, ausweise der Chartepartie durchaus nicht zustand, derselbe aber nicht beanspruchen kann, daß der Ablader oder der Empfänger in Folge der ihm erwiesenen Willfährigkeit Schaden erleide, weshalb der Beklagte berechtigt sein muß, das, was der fragliche Vorschuß außer der von vornherein abgezogenen Assecuranz wirklich gekostet, dem Capitain in Rechnung zu stellen,

da — betreffend sodann die Beweislast wegen des angeblich an den Kohlen befundenen Mancos — der Beklagte dadurch, daß er die Ladung von Bord nahm, ohne dieselbe sich zuwägen zu lassen, auf den an und für sich allerdings dem Kläger obliegenden Beweis der richtigen Lieferung von 420 tons Kohlen verzichtet hat, wie derselbe denn auch, falls er die am Lande zwischen ihm und seinem Käufer vorgenommene Wägung als auch für den Kläger maßgebend erachtet wissen wollte, ersichtlich die ausdrückliche Einwilligung des Letzteren vor Beginn der Löschung hätte erwirken müssen,

daß das Erkenntniß erster Kammer vom 10. Juli d. J. im Uebrigen zwar zu confirmiren, in Betreff der Bco. ℳ 63. 7 ß aber aufzuheben und dem Beklagten aufzuerlegen sei, die in Anlage B. enthaltene Berechnung gehörig zu justificiren.

261.

Natorp Gabriel & Co., Kläger, gegen Dr. Des Arts mand. nom. Jürgen Stoppel & Sohn in Altona, später J. P. Rée, subst. nom. desselben, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 14. Juli 1856, des Obergerichts vom 17. October 1856, des Oberappellationsgerichts vom 17. Juli 1857.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 3. Nr. 29. S. 322 flg.

262.

F. J. Tesdorpf & Sohn, Kläger, gegen J. W. Duncker in Vollmacht der Neuen dritten Assecuranz-Compagnie von 1816 und Consorten, Beklagte.

F. J. Tesdorpf & Sohn hatten in Hamburg am 3. März 1856 bei J. W. Duncker in Vollmacht und anderen Assecuradeuren eine Ladung Thee im Schiffe Planet, Capitain Buckham, für die Reise von Shanghae nach London für die Summe von Bco. ℳ 45000 versichern lassen. Laut der vom Capitain in London belegten Verklarung ward der Planet in der Nacht vom 10. auf den 11. Mai im Englischen Canal von einem anderen, unbekannt gebliebenen, Schiffe angesegelt und erhielt in Folge dessen einen so starken Leck, daß angestrengtes Pumpen das Eindringen des Wassers und Sinken des Schiffes nicht hindern konnte, und in kurzer Zeit das Verdeck nur eben über die See hervorragte. Die Mannschaft hielt daher das Schiff für hoffnungslos verloren und rettete sich in den Böten. Sie verloren das sinkende Schiff bald aus den Augen und wurden eine halbe Stunde später von einer vorbeikommenden englischen Bark aufgenommen. Auf Wunsch des Capitain Buckham blieb letztere bis Tagesanbruch möglichst nahe am Ort des Unfalls liegen. Am anderen Morgen konnte man indeß das verunglückte Schiff selbst nicht mehr sehen, sondern nur eine Rettungsboje und einige Wasserfässer, welche nach der Ueberzeugung des Capitains zum Planet gehört hatten. Nach Lloyds List vom 12. und 30. Mai (Anlagen 4 und 5) sah man in der Gegend des Unfalls die Masten eines Schiffes, vermuthlich des Planets, hervorragen.

Durch diese Umstände erachteten F. J. Tesdorpf & Sohn den Untergang des Planets und mithin den Totalverlust ihrer versicherten Waare für völlig bewiesen, und klagten gegen die Assecuradeure auf Bezahlung der von denselben gezeichneten Beträge mit zusammen Bco. ℳ 15000. Letztere dagegen behaupteten, es sei der Untergang des Schiffes noch nicht sicher constatirt, weil derselbe weder von der Mannschaft, noch von Anderen mit Augen wahrgenommen sei. Daher könne das Schiff nur als ein verschollenes betrachtet werden und kämen die Vorschriften des § 120 des Allg. Plans in Anwendung, wonach die versicherte Waare erst nach

4 Monaten abandonnirt und nach ferneren 2 Monaten die Assecuranzvergütung eingefordert werden dürfte. Die Klage sei mithin verfrüht und aus dem Grunde zur Zeit abzuweisen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. September 1856:

da laut vorliegender Verklarung das Schiff Planet, mit welchem die assecurirte Waare verladen war, am 11. Mai d. J. im englischen Canal von Capt. Buckham und seiner Mannschaft in einem solchen Zustande verlassen wurde, daß über dessen alsbald nachher erfolgtes gänzliches Versinken — zumal in Mitberücksichtigung der sonst noch aus der Verklarung und den Anl. 4 und 5 resultirenden Momente — schon bei Anstellung der Klage kein Zweifel obwalten konnte,

wie denn auch die Beklagten selbst den erfolgten Untergang des Schiffes gar nicht zu bezweifeln scheinen,

die von ihnen aufgestellte Ansicht aber, daß im Assecuranzrechte ein Schiff als wirklich verunglückt immer nur dann erachtet werden dürfe, wenn der letzte Act seines Untergangs durch Zeugen, welche denselben mit Augen wahrnahmen, bekundet werde, weder in der Assecuranz und Havarie-Ordnung, noch im Allgemeinen Versicherungsplan ihre Begründung findet,

da sonach die Kläger nicht erst, wenn die Voraussetzungen des § 120 des Allgemeinen Plans zutreffen, gegen Abandon, sondern vielmehr, auf Grund hinlänglich nachgewiesenen Totalverlustes, ohne Weiteres Zahlung der Versicherungssumme zu verlangen um so mehr berechtigt sind, als von den Beklagten überall nicht behauptet wird, daß sie den Kläger zur Ermittelung und Verfolgung des unbekannten Schiffes, mit welchem der Planet in Collision gerieth, dienliche Anleitung gegeben,

daß Beklagte die resp. gezeichneten Summen den Klägern zu bezahlen schuldig, wogegen Letztere den Beklagten — jedoch ohne irgend welche Gewährleistung — auf Verlangen jura cessa gegen das Schiff, mit welchem der Planet in Collision gerieth, zu ertheilen haben.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Beklagten am 17. October 1856 bestätigt.

263.

William Oldrey, Kläger, gegen Schenck & Co., Beklagte.

S. Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 1. S. 82 flg.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 18. September 1856:

da die Beklagten laut Anlage 1 am 15. Februar 1855 in öffentlicher Auktion dem Kläger das fragliche, ursprünglich russische, Schiff Lisette als ein nunmehr hamburgisches Schiff verkauft haben, und zwar als ein solches, das schon durch Kauf- und Uebertragungs-Akte vom 25. Februar 1854 — also vor declarirtem Kriege zwischen den Westmächten und Rußland — von ihnen eigenthümlich acquirirt wurde,

hiernach aber der vorliegende Klageanspruch (nämlich auf Rückzahlung des Kaufpreises und Schadensersatz) an sich und abgesehen vom quantum unbedenklich für begründet zu erachten ist, wenn, wie der Kläger behauptet, die gedachte Kauf- und Uebertragungs-Akte vom 25. Februar 1854 nur ein Scheingeschäft enthielt und somit die Lisette gar nicht wirklich Eigenthum der Beklagten, sondern noch zur Zeit des Auktionsverkaufs vom 15. Februar 1855 russisches Eigenthum gewesen,

indem ja in solchem Falle der Kläger, statt eines schon bei den Beklagten im Februar 1854 neutrales Eigenthum gewordenen Schiffes, ein Schiff geliefert erhielt, das erst bei ihm im Februar 1855 — nach längst begonnenen Feindseligkeiten — neutrales Eigenthum wurde, und das daher, sofern es in französische Gewalt kam, nach dem in Frankreich befolgten Reglement vom 26. Juli 1778 unfehlbarer Condemnation entgegenging, und auch England gegenüber, nach der daselbst geltenden Praxis, kaum geringerer Gefahr exponirt war,

s. Soetbeer, Grundzüge des See-Völkerrechts der Gegenwart S. 22 flg.

da, wenn aber unter der obigen Voraussetzung dem Kläger, schon ehe derselbe in Verlust seines Schiffes gekommen war, Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises und was dem anhängig zustand, und sonach die, wie die Beklagten concediren, wirklich am 6. Mai d. J. abseiten des Admiralitätsgerichts zu London erfolgte

Condemnation der Lisette hier nur als das Factum von Relevanz ist, welches den Kläger ohne sein Verschulden verhindert, bei nunmehriger Geltendmachung seines Anspruchs seinseitige Rücklieferung des Schiffes zu offeriren, es folgeweise dann weder darauf ankommt, ob das Urtheil des Admiralitätsgerichts genau so wie in Anlage 4 angegeben lautete, noch darauf, ob dasselbe bereits in Rechtskraft getreten, und viel weniger noch darauf, ob die Argumentation, auf welcher die Entscheidung beruht, durchweg zutreffe und die Entscheidung selbst mit früheren Aussprüchen desselben Gerichts in Einklang stehe,

wogegen andererseits freilich nicht schon deshalb, weil bei der Condemnation der Lisette angenommen wurde, daß der Verkauf vom 25. Februar 1854 an die Beklagten ein Scheingeschäft gewesen, im gegenwärtigen Verfahren dieser Punkt ohne Weiteres als außer Zweifel stehend erachtet werden darf, vielmehr derselbe, nachdem sich die Beklagten über ihn bisher nicht genügend vernehmen ließen, zunächst noch zu deren näheren Erklärung zu stellen ist,

da übrigens, selbst wenn die Beklagten in der Auktion vom 15. Februar v. J., wie von ihnen behauptet, auf desfallsige Anfrage eines Dritten erklärt haben sollten, es werde von ihnen Weiteres, als daß das Schiff schuldenfrei, nicht garantirt, doch eine solche Erklärung sie keineswegs entfreien könnte, dem Kläger dafür aufzukommen, daß ihm in der Lisette ein Schiff geliefert wurde, welches in Wirklichkeit den mitüberlieferten Documenten gemäß seiner Zeit ihr Eigenthum geworden war,

daß vorgängig annoch Beklagte sich über die klägerische Behauptung,

daß sie nicht wirkliche Eigenthümer des dem Kläger am 15. Februar 1855 verkauften Schiffes Lisette gewesen, vielmehr die in Anlage 1 erwähnte Kaufs- und Uebertragungs-Akte vom 25. Februar 1854 nur ein Scheingeschäft enthielt,

innerhalb 8 Tage bestimmter als bisher geschehen, und zwar eventualiter unter Angabe der näheren Umstände des geschehenen Kaufs, zu erklären schuldig,

sowie dieselben in gleicher Frist sich ratione quanti des Klaganspruchs zu erklären haben;

worauf sodann nach Maßgabe des Obigen weiter was Rechtens erkannt werden soll, und zwar eventualiter auch über die Frage, ob und wie weit gegen den Klaganspruch der etwaige Vortheil, den die Benutzung des Schiffes dem Kläger gewährte, in computum zu bringen sei.

Das Obergericht hat am 8. December 1856 auf Appellation beider Parteien dies Erkenntniß bestätigt.

264.

J. P. Rée cess. nom. Cordes & Gronemeyer, Kläger, gegen H. Pontoppidan & Co., Beklagte.

Cordes & Gronemeyer hatten von H. Pontoppidan & Co. Namens des Capitain Dahm das von Letzterem geführte Schiff Logstór für eine Reise von Hobroe mit einer Ladung Roggen gechartert. Im Eingang der Chartepartie war das Schiff als circa 1200 Tonnen groß, und im § 2 als Zweck der Charterung eine Beladung mit 1200 Tonnen Roggen angegeben worden. Cordes & Gronemeyer cedirten diese Charter an J. P. Rée, welcher folgende zwei Ansprüche gegen Pontoppidan & Co. erhob: 1) Das verfrachtete Schiff habe statt 1200 Tonnen nur 1130 Tonnen Roggen laden können, in Folge dessen 70 Tonnen, mit Avance verkauft, liegen geblieben seien; der für diese Partie ihm mithin entgangene Gewinn, betragend Bco.$\mathcal{M}$ 301. 14 β, müsse von den Beklagten ersetzt werden. 2) Die Letzteren hätten mündlich beim Abschluß der Charter mit Cordes & Gronemeyer eine — ebenfalls an Kläger cedirte — Garantie ertheilt, daß das Schiff nur 8 Fuß Tiefgang habe. Es hätte indessen einen Tiefgang von 9 Fuß gehabt und deshalb nicht die ganze Ladung im Fjord einnehmen können. 590 Tonnen hätten durch Leichter nachgeführt werden müssen, deren — Bco.$\mathcal{M}$ 142. 13 β betragende — Kosten von den Beklagten ersetzt werden müßten.

H. Pontoppidan & Co. brachten im Wesentlichen folgende Einreden vor: 1) Die Einrede des unrechten Beklagten, weil sie nur für den Capitain Dahm die Chartepartie abgeschlossen und daher selbst für deren Erfüllung gar nicht aufzukommen hätten.

2) Die Ladefähigkeit des Schiffs sei nur circa 1200 Tonnen groß angegeben worden, und würde es mithin genügt haben, wenn dasselbe 1130 Tonnen hätte einnehmen können; übrigens habe das Schiff mehr einnehmen können, es sei indessen gar nicht verlangt worden, mehr zu verladen. 3) Jene behauptete Garantie, daß das Schiff nur 8 Fuß Tiefgang habe, sei nicht ertheilt worden, auch hätte dieselbe gar nicht cedirt werden können.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 29. September 1856:

da in der Chartepartie (Anlage 1) gar nicht eine Ladefähigkeit des Schiffes Logstór von völlig 1200 Tonnen zugesichert war,

der Kläger auch gar nicht mit Bestimmtheit behauptet, viel weniger nachweiset, daß Capt. Dahm mehr Ladung als die 1130 Tonnen Roggen zu nehmen aufgefordert wurde und solches bei noch vorhandenem Laderaum verweigert habe,

sonach der Anspruch hinsichtlich der in Anlage 4 aufgeführten Bco.ℳ 301. 14 ß jedenfalls unbegründet ist,

da anlangend sodann die in Anlage 4 aufgeführten Bco.ℳ 142. 13 ß Beklagte zwar die Behauptung des Klägers einer seinen Cedenten Cordes & Gronemeyer beklagtischerseits mündlich ertheilten Garantie, daß das Schiff Logstór bei voller Ladung nur einen Tiefgang von 8 Fuß habe, in Abrede stellen,

sie aber nicht etwa eventuell behaupten, daß Capt. Dahm, für den sie die Chartepartie abschlossen, sie zu einer solchen Garantie ermächtigt habe,

also diesem Anspruche gegenüber ihnen die Einrede des unrechten Beklagten nicht zusteht,

da ferner es zwar nicht richtig ist, wenn die Beklagten behaupten, daß das Recht von Cordes & Gronemeyer aus der angeblichen Garantie gar nicht auf den Kläger übergehen konnte,

allerdings aber die klägerische Geltendmachung dieses Rechts bedingt, daß der Kläger seiner Zeit abseiten Cordes & Gronemeyer von der ertheilten Garantie in Kenntniß gesetzt wurde,

daß Kläger mit seinem Anspruche hinsichtlich der in Anl. 4 aufgeführten Bco.ℳ 301. 14 ß abzuweisen,

derselbe aber hinsichtlich der Bco. ℳ 142. 13 β — partibus ratione quanti competentia vorbehältlich — den Beweis,

daß seinen Cedenten Cordes & Gronemeyer mündlich von den Beklagten garantirt wurde, daß das Schiff Løgstør mit voller Ladung nur einen Tiefgang von 8 Fuß habe,

sowie den Beweis,

daß seiner Zeit Cordes & Gronemeyer ihn von dieser ihnen ertheilten Garantie in Kenntniß setzten,

zu führen habe.

265.

Dr. Ant. Feill subst. nom. Ullberg & Cramér mand. nom. Daniel Elfstrand & Co. in Gefle, Kläger, Widerbeklagter, Widerkläger, gegen Joh^s. Limpricht, Beklagten, Widerkläger, Widerbeklagten.

Vergl. in Nr. 207 die in dieser Sache früher ergangenen Erkenntnisse.

Elfstrand & Co. hatten in Gefle ihr Schiff Ellida mit Brettern für Joh^s. Limpricht an dessen Haus in Rio de Janeiro beladen. Die Fracht war in dem von Capitain Kraeft gezeichneten Connossement auf 50 sh. Sterling und 5 pCt. Primage per Ton von 40 engl. Kubikfuß festgesetzt, und darin zugleich angegeben, daß 800 Dutzend 3 und 9zöllige 14füßige Bretter verladen wären. In dorso des Connossements war hienach das Cubikmaaß der ganzen Ladung auf 23,300 Cubikfuß englisch behufs Berechnung der Fracht angegeben worden. In Rio wurden dem Capitain wegen angeblichen Untermaaßes von der Fracht 2300 Millerees vorläufig abgezogen; die dort veranstaltete Messung der Bretter ward indessen nicht bei der Löschung noch auch in Gegenwart des Capitain vorgenommen und von Elfstrand & Co. nicht als richtig anerkannt. Durch die früheren Erkenntnisse wurde festgestellt, daß eine Verhandlung über den von Elfstrand & Co. auf Rückzahlung der einstweilen

von der Fracht abgezogenen 2300 Millerees erhobenen Anspruch zulässig sei, und fand solche nunmehr Statt.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 1. October 1856:

— — — — — — — — — — — — —

da — betreffend den Elfstrand'schen Anspruch — in der Charte-partie Anl. A die Fracht für die von Elfstrand & Co. zu liefernde Ladung Bretter auf 50 sh. Sterling und 5 pCt. Primage per Ton von 40 engl. Cubikfuß festgesetzt ist, Elfstrand & Co. also die volle in dorso des Connossements Anl. C berechnete Fracht, d. h., nachdem dieselbe im Uebrigen bezahlt worden, die ganzen jetzt noch in Frage stehenden 2300 Millerees zu fordern nur dann berechtigt sind, wenn sie wirklich die im Connossemente berechneten 23,300 engl. Cubikfuß Bretter in das Schiff Ellida geliefert haben,

in dieser Beziehung aber der Beweis, daß weniger geliefert worden, weil die Maaße bei Löschung der Bretter dem Capitain gegenüber nicht constatirt sind, dem Limpricht obliegt, — — —

daß Limpricht den Beweis zu führen habe,

daß die von Elfstrand & Co. in das Schiff Ellida verladene Partie Bretter ein Untermaaß von 5893 engl. Cubikfuß oder wie viel weniger ausgewiesen habe.

266.

Charles Lavy & Co., Kläger, gegen H. F. Kirsten nom. Capitain Knowles, Dampfschiff Helen Mac Gregor, Beklagten.

Das Dampfschiff Helen Mac Gregor begab sich, nachdem es an der Landungsbrücke bei St. Pauli Pferde ausgesetzt hatte, von derselben nach seinem Liegeplatz im Hafen, ohne das Verlassen der Brücke durch Läuten mit der Schiffsglocke vorher zu annonciren. Hiebei fuhr das Dampfschiff hart an einer Schute vorbei, welche mit dem Löschen verschiedener an Lavy & Co. adressirter Waaren aus dem von London gekommenen Dampfschiff Trident beschäftigt war, arbeitete alsdann wieder zurück, trieb auf die Schute ein und

drückte sie mit seinen Schaufelrädern nieder, so daß die darin eingenommenen fünf Kisten Waaren gänzlich durchnäßt wurden. Der hiedurch verursachte Schaden an den Waaren betrug Bco.℔ 1705. 12 ß. Lavy & Co. forderten den Ersatz dieser ganzen Summe von dem Dampfschiff Helen Mac Gregor, indem jedenfalls durch dessen Nachlässigkeit der Schaden entstanden wäre, namentlich auch weil nicht in Gemäßheit der Verordnung vom 23. April 1838 vor dem Verlassen der Landungsbrücke geläutet worden sei. Die Bestimmungen der Art. 1 und 2 tit. VIII. der Hamburgischen Assecuranz- und Havarie-Ordnung über die Repartirung eines durch Collision entstandenen Schadens, wofern dieselbe nicht von Seiten eines Schiffs vorsätzlich herbeigeführt sei, kämen hier, bei dem Contact mit einem Dampfschiffe, nicht in Anwendung.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 6. October 1856:

da die in Art. 1 und 2 tit. VIII. der Assecuranz- und Havarie-Ordnung enthaltenen Vorschriften nach hiesiger Praxis,

s. obergerichtl. Erkenntniß i. S. Hayden c. de Chapeaurouge & Co. vom 21. Septbr. 1838,

auch dann Anwendung leiden, wenn ein Dampfboot mit einem anderen Fahrzeuge in Contact kam,

auch hier, wo sich der fragliche Unfall weder bei Ankunft, noch bei Abgang der Helen Mac Gregor ereignete, das klägerischerseits in Bezug genommene Mandat vom 23. April 1838 überall nicht in Betracht kommt,

daß die Sache zur Dispachirung des durch den fraglichen Unfall herbeigeführten — anerkanntermaßen an Seiten der Kläger auf Bco.℔ 1705. 12 ß sich belaufenden — Schadens an den Dispacheur zu verweisen.

267.

P. B. Bödeker nom. Capitain W. Bohn, Schiff Juno, Kläger, gegen James Brunton, Beklagten.

Das Schiff des Klägers hatte von Grimsby nach Hamburg eine Ladung Kohlen von 175 Tons 300 ℔ oder 9 Keel gebracht.

Die Chartepartie bestimmte: „one Keel and a half per working days are to be allowed the said merchant for loading and discharging the ship“. Als Ueberliegegeld waren 3 £ per Tag stipulirt. Zum Laden hatte das Schiff in Grimsby 7 Tage gebraucht, und der Capitain für dort erwachsenes Ueberliegegeld 2 £ erhalten. Auf das Connossement war zu dem Ende folgende Bemerkung gesetzt worden: „Two pounds is paid to the Capitain for demurrage.“ Die Löschung wurde nach 8 Tagen vollbracht.

Der klägerische Capitain behauptete, nach jener Clausel der Chartepartie sei für Laden und Löschen zusammen nur ein working day für 1½ Keel bewilligt worden, da nun das Schiff 9 Keel geladen habe, hätte Beides zusammen in 6 Tagen vollendet werden müssen. Es seien aber in Grimsby 7 und in Hamburg 8 Tage gebraucht worden, ihm gebühre mithin für 9 Tage ein Ueberliegegeld von 27 £. Da er in Grimsby schon 2 £ erhalten habe, klagte er 25 £ ein.

Der Beklagte interpretirte jene Bestimmung der Chartepartie dahin, daß sowohl für die Beladung als auch für die Löschung 1½ Keel per working day bewilligt seien, mithin für jede einzelne dieser Vornahmen 6 Tage gebraucht werden dürften. Danach sei in Grimsby nur ein Ueberliegetag entstanden, für welchen, da dieser Ort kein regelmäßiger Kohlenhafen sei, die Ueberliegegeldforderung des klägerischen Capitains mit 2 £ rund abgemacht wäre, was die oben angeführte Notiz auf dem Connossement ergebe. Derselbe dürfe mithin hierauf nicht weiter zurückkommen. Sonach könnten nur die zwei Tage in Betracht kommen, welche mehr als die bewilligten 6 Tage für die Löschung gebraucht seien. Aber auch für diese könne kein Ueberliegegeld gefordert werden, weil die Löschung an dem einen Tage von dem Hafenmeister verboten, und an dem anderen Tage durch die eigene Schuld des Capitains verhindert worden sei.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. October 1856:

da der Sinn der in der vorliegenden Chartepartie enthaltenen Bestimmung wegen der Liegezeit ersichtlich der ist, daß das Schiff in dem Verhältniß von 1½ Keel per Tag beladen und in demselben Verhältniß entlöscht werden sollte,

da ferner aus der auf dem Connossement befindlichen Bemerkung hervorgeht, daß die Forderung des Capitains für den einen in Grimsby entstandenen Ueberliegetag daselbst mit 2 £ abgemacht worden, indem der Capitain, wenn es seine Absicht war, für diesen Ueberliegetag noch 1 £ am hiesigen Platze nachzufordern, dafür hätte Sorge tragen müssen, daß die Zahlung der 2 £ als à Conto-Zahlung bezeichnet werde,

da hiernach nur noch die beiden am hiesigen Platze aufgelaufenen Ueberliegetage in Frage stehen,

daß der Beklagte dem Kläger 6 £ zu bezahlen habe, er könnte und wollte denn beweisen, und zwar in Betreff des einen Ueberliegetages,

daß die Löschung am 18. August wegen Verbots des Hafenmeisters unthunlich gewesen,

sowie in Betreff des zweiten Ueberliegetages,

daß die fernere Verzögerung durch die Schuld des Capitains, namentlich dadurch entstanden sei, daß derselbe zu wenig Leute zum Löschen an Bord hatte.

268.

J. L. Krummes mand. nom. Capitain Th. Atkinson, Schiff Active, Kläger, gegen H. W. Heidmann, Beklagten.

Der Capitain Atkinson klagte für eine an H. W. Heidmann gebrachte Ladung Kohlen einen Frachtrest von Bco.ℳ 256. 8 ß ein. Heidmann wollte diesen Betrag retiniren als Ersatz für ein vorgefundenes Manco und verhältnißmäßigen Abzug von der nach dem Gewicht der Ladung stipulirten Fracht.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erachtete im Erkenntniß vom 8. October 1856 beide Abzüge von der Fracht für gerechtfertigt, im Wesentlichen aus folgenden Gründen:

da die Fracht in der vorliegenden Charteparti ausdrücklich „on the quantity delivered" stipulirt ist, — — — — —

da es überdies im vorliegenden Fall auf die obige Interpretation der Charteparti, deren Richtigkeit vom Kläger bestritten wird, gar

nicht ankommt, indem der Beklagte bei „rein" gezeichnetem Connossement nicht allein den Ersatz des Mancos nach dem Factura-Werth beanspruchen kann, sondern auch die Fracht, selbst wenn dieselbe nach eingenommenem Gewichte stipulirt wäre, für das fehlende Quantum zu decortiren berechtigt sein würde.

269.

W. & S. Hauer in Liquidation, als Rheder des Schiffes Sophie und Friederike, Capitain Fick, Kläger, gegen Dr. J. C. Knauth mand. nom. Hesse Newman & Co. in Altona, Beklagten.

W. & S. Hauer hatten an Hesse Newman & Co. das Schiff Sophie und Friederike verchartert, um in La Guayra und Puerto Cabello eine volle und bequeme Ladung Caffee in Säcken oder andere Landesproducte nach Europa einzunehmen. Die Fracht ward im § 3 der Chartepartie stipulirt auf „3 £ in full für jede ausgelieferte Tonne von 2100 ℔ Hamburger Nettogewicht, für Caffee in Säcken, oder in diesem Verhältniß für etwa verladene andere Güter, indem der dazu verwendete Raum immer dasselbe Frachtresultat liefern muß, als wenn er von Caffee in Säcken occupirt worden wäre." Das Schiff ward mit Baumwolle beladen, und forderten die Kläger jetzt eine Fracht von Bco.ℳ 8468. 8 ß, abzüglich eines geleisteten Frachtvorschusses, darauf hin, daß das Schiff bei einer früheren im Jahre 1851 vorgenommenen Reise netto Hamb. 104,505 ℔ Domingo-Caffee eingenommen habe, daß aber dieser Caffee durchschnittlich 10 pCt. weniger wiege, als La Guayra- oder Puerto Cabello-Caffee, und daher das Schiff von diesen letzteren Sorten, auf welche sich die Chartepartie beziehe, 10 pCt. mehr an Gewicht hätte einnehmen können.

Hesse Newman & Co. bestritten diese Rechnung und wollten nur so viel concediren, als sich nach den am Abladeplatze geltenden rates zwischen Baumwolle und Caffee, unter Zugrundelegung der von ersterer verladenen Quantität, ergeben würde, — eventuell so viel, wie an Caffee in Säcken in dem von der wirklich eingenommenen Ladung occupirten Raume gestauet werden könne. Wenn

aber nicht die rates und nicht der von den mitgebrachten Gütern eingenommene Raum, sondern die Größe des Schiffsraumes selbst zu berücksichtigen wäre, so hätte das Schiff gemessen werden müssen, um eine richtige Frachtrechnung aufzumachen. Wenn endlich das Ergebniß einer früheren Caffeebeladung maßgebend sein solle, so müsse mindestens die Gewichtsdifferenz von 10 pCt. wegfallen, da den Klägern keineswegs eine schwerere Caffeesorte, als Domingo-Caffee, zugesagt sei. Auch stellten sie das von den Klägern behauptete Gewichtsverhältniß der verschiedenen Sorten Caffee in Abrede.

Zur Erläuterung der im § 3 der Chartepartie befindlichen Worte „Der dazu verwendete Raum müsse immer dasselbe Resultat liefern u. s. w." bemerkten Kläger: Dieser Ausdruck sei nicht so zu verstehen, als ob es auf den für die Ladung verwendeten Raum ankomme, sondern deshalb gewählt, weil man an eine Beladung theilweise mit Caffee, theilweise mit anderen Waaren gedacht habe, wo dann, so weit es sich um die Beladung mit Caffee handle, die wirkliche Verladung, und im Uebrigen das Verhältniß des gesammten, von Caffee nicht occupirten Raumes in Betracht komme.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. October 1856:

da die beklagtischerseits aufgestellte Berechnung der den Klägern zukommenden Fracht nach den zwischen Caffee und den wirklich verladenen Gütern bestehenden rates durch die Bestimmung des § 3 der vorliegenden Chartepartie völlig ausgeschlossen ist, die Kläger vielmehr nach Maßgabe dieser Stipulation bis auf Weiteres für berechtigt zu erachten sind, diejenige Fracht zu beanspruchen, welche sie erzielt haben würden, wenn das Schiff Sophie und Friederike mit einer vollen und bequemen Ladung Caffee beladen worden wäre, indem auf die von den Beklagten aufgestellte Distinction zwischen dem Raum, welcher von einer completen Ladung Caffee an und für sich eingenommen sein würde, und demjenigen Raum, welcher auf der in Rede stehenden Reise durch die verladenen Güter occupirt worden, wenigstens bis zur Erbringung des Beweises, daß das Schiff eine complete Ladung nicht erhalten, nicht eingegangen werden kann, weil nämlich die innegehabte Ladung beiderseits stillschweigend als eine volle anerkannt ist, eine etwaige Differenz aber,

welche aus den in der Natur der verladenen Güter begründeten ungünstigeren Stauungs-Verhältnissen sich ergeben könnte, nach dem Sinn des § 3 der Charterpartie den Befrachtern nicht zum Vortheil gereichen durfte,

da nun freilich der Beweis, wie viel Caffee das genannte Schiff würde haben laden können, den Klägern obliegt, bei der Führung dieses Beweises aber davon auszugehen ist, daß die Parteien durch die Art und Weise, in welcher sie die Berechnung der zu zahlenden Fracht vereinbart haben, für den jetzt eingetretenen Fall der Verladung anderer Güter als Caffee in Säcken, sich von vorn herein einer approximativen Ermittelung des Betrages dieser Fracht unterworfen haben, wie denn auch nur eine solche durch die Ausmessung der im Schiff befindlich gewesenen Ladung, auf welche die Beklagten jetzt hinweisen, würde erreicht worden sein,

da von diesem Gesichtspunkt aus der von den Klägern zur Justification ihrer Forderung offerirte Beweis, daß das fragliche Schiff im Jahre 1854 eine gewisse Quantität Domingo-Caffee ausgeliefert habe, sowie daß La Guayra- und Puerto Cabello-Caffee nach einem festen Durchschnitt eine gewisse Anzahl von Procenten schwerer als Domingo-Caffee anzunehmen sei, in Verbindung mit dem ferner erforderlichen Beweis, daß das Schiff das demnach sich ergebende Gewicht auch wirklich tragen konnte, den vorliegenden Umständen nach bis zur Erbringung des Gegenbeweises für genügend zu erachten ist,

indem, was namentlich das behauptete größere Gewicht des La Guayra- und Puerto Cabello-Caffee betrifft, aus dem Inhalt der vorliegenden Charterpartie sich ergiebt, daß die Parteien bei Feststellung der Fracht von 3 £ für jede ausgelieferte Ton Caffee in Säcken nur die genannten Sorten Caffee im Auge haben konnten,

daß die Kläger den Beweis:

daß das in Rede stehende Schiff Sophie und Friederike im Jahre 1854 die in Anlage 2 specificirte Ladung wirklich ausgeliefert habe,

sowie den Beweis:

daß La Guayra- und Puerto Cabello-Caffee durchschnittlich für specifisch schwerer, und wie viel schwerer, als Domingo-Caffee anzunehmen sei, daß auch das frag-

liche Schiff wirklich im Stande gewesen, das darnach sich ergebende Gewicht zu tragen,

zu führen haben, dem mand. nom. Beklagten aber der Gegenbeweis sowohl im Allgemeinen als namentlich auch dahin vorzubehalten sei:

daß das fragliche Schiff, wenn der zu der anhero gebrachten Ladung verwendete Raum von La Guayra- oder Puerto Cabello-Caffee in Säcken occupirt worden wäre, weniger, und wie viel weniger, als der obigen Beweisführung zufolge angenommen werden müßte, ausgeliefert haben würde.

270.

F. G. Voigt, Schiffsmakler, nom. Capitain Keppel, Schiff Hendrika Alida, Kläger, gegen C. J. Eißfeld & Co., Beklagte.

Capitain Keppel, Schiff Hendrika Alida, hatte in Gemäßheit einer Charteparti und eines darauf Bezug nehmenden Connossements eine Partie Kohlen von Hull nach Hamburg an C. J. Eißfeldt & Co. gebracht. Die Fracht war nach dem Gewicht auf 9 £ per Keel von 21¹/₅ Tons festgestellt, und galt, da nichts Anderes bestimmt worden, zufolge bekannter Grundsätze, für das eingenommene Gewicht, wie dies auch von beiden Parteien zugegeben ward. Im Connossement war das Gewicht der Ladung auf 111 Tons angegeben, übrigens enthielt dasselbe die Clausel „weight and contents unknown“. Eißfeldt & Co. ließen lediglich zu Verkaufszwecken, ohne Zuziehung des Capitains, die ausgelieferte Ladung ausmessen, was 64 Last 4 Tonnen ergab. Der Letztere glaubte gleichwohl dies Maaß seiner Frachtforderung zu Grunde legen zu dürfen, rechnete 10¹/₂ Last Maaß = 1 Keel Gewicht, und beanspruchte demgemäß eine Fracht von 55 £ 2 sh. 10 d. oder Bco. ℳ 729. 1 ß. Die Beklagten indessen erklärten die im Connossement enthaltene Angabe von 111 Tons als ausschließlich maßgebend für die Frachtberechnung, und wollten danach nur eine Summe von Bco. ℳ 625. 10 ß zugestehen. Hiegegen berief sich der klägerische

Capitain auf die im Connossement enthaltene Clausel „weight and contents unknown", wonach er weder für das am Bestimmungsorte auszuliefernde Gewicht, noch für die Frachtberechnung an die im Connossement enthaltene Gewichtsangabe gebunden, vielmehr berechtigt sei, nach dem wirklichen jene Angabe übersteigenden Gewicht der Ladung seine Forderung zu stellen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. October 1856:

da in der vorliegenden Chartepartie die Fracht nicht per Keel von 10½ Last, sondern per Keel von 21⅕ Tons stipulirt ist,

der klägerische Anspruch also, insofern derselbe die für im Connossement verzeichnete 111 Tons sich ergebende Fracht übersteigt, den Beweis bedingt,

> daß und wie viel mehr als 111 Tons coals der Kläger in das Schiff Hendrika Alida auf der fraglichen Reise eingenommen habe,

daß Kläger diesen Beweis zu führen schuldig.

271.

F. G. Voigt, Schiffsmakler, nom. Capitain H. B. Disney, Schiff Dido, Kläger, gegen H. & W. Pollack, Beklagte.

Der Schiffsmakler Voigt klagte für den Capitain Disney gegen H. & W. Pollack Fracht von Liverpool für 6 Fässer Gummi Copal mit Bco.₰ 37. 9 ß und für 2018 Stück Sandelholz mit Bco.₰ 114 ein.

H. & W. Pollack verweigerten die Zahlung der Fracht und beantragten Zulassung zur Widerklage, weil sie Ansprüche wegen mangelhafter Ablieferung der Ladungsgüter erhoben. — Von den 6 Fässern Gummi Copal sei ein Faß beschädigt gewesen und habe einen Manco von 23 ℔ gehabt, und wäre der Capitain, namentlich wegen des art. 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk von 1786, schadensersatzpflichtig, indem er freilich ihnen, den Empfängern, von der äußeren Beschädigung des Fasses Anzeige gemacht, allein dasselbe hernach, ohne eine vorgängige Besichtigung Seitens der Schifferalten zu veranlassen, gelöscht habe. — Auch das Sandelholz

sei mit Beschädigung und Manco abgeliefert worden, und habe daher der Everführer das Connossement folgendermaßen quittirt: „Empfangen 2017. Beschädigt einige. Einige in Disput.“ Ebenfalls bei dieser Waare habe sich der Capitain durch Nichtbefolgung des vorerwähnten art. 9 präjudicirt, und überdies eine fehlerhafte Stauung sich zu Schulden kommen lassen.

Replicando bestritt Kläger die Anwendbarkeit des art. 9, berief sich zu seiner Exculpirung auf die Verklarung und bemerkte namentlich noch wegen des angeblichen Mancos am Sandelholz: Die Notiz des Everführers auf dem Connossement „Empfangen 2017. Einige in Disput“ beziehe sich darauf, daß außer 2017 ganzen Blöcken eine Menge kleiner Stücke, große und kleine Splitter, welche reichlich das Fehlende ersetzten, abgeliefert wären; eine später auf dem Speicher der Beklagten gemeinschaftlich von dem Everführer und dem Steuermann vorgenommene Nachzählung habe sogar 2110 Stücke ergeben, worauf sich der Everführer mit der Ablieferung einverstanden erklärt habe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 11. October 1856:

da die Bezugnahme auf den § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom Jahre 1786, welcher auf lose eingeladene Güter überall keine Anwendung findet, im vorliegenden Fall auch wegen des ramponirt und mit Defect gelieferten einen Fasses Gummi Copal nicht statthaft ist, indem die Beklagten nicht in Abrede stellen, rechtzeitig von der Beschädigung Kenntniß erhalten zu haben, es mithin ihre und nicht des Capitains Sache gewesen wäre, mit vorgängiger Besichtigung durch die Schifferalten zu verfahren,

da ferner der Everführer, nachdem er das Connossement über die 2048 Stücke Sandelholz mit den Worten: „Empfangen 2017, einige in Disput“ quittirt hatte, völlig legitimirt war, die bei der Löschung über die Zahl der abgelieferten Stücke entstandene Meinungsverschiedenheit durch eine nachträglich in Gemeinschaft mit dem Steuermann vorgenommene abermalige Zählung der abgelieferten, auf dem Speicher der Beklagten befindlichen, Stücke zu erledigen,

da in Beziehung auf die an dem Sandelholz befundene Beschädigung dem Capitain wenigstens bis zum Beweis der von den Beklagten behaupteten ordnungswidrigen Stauung die Verklarung zur

Seite steht, wogegen in Betreff des an dem Faß Gummi Copal befundenen Mancos den Beklagten, welche eine schlechte Stauung dieses Fasses gar nicht behauptet haben, der vorliegenden Verklarung gegenüber ein Anspruch gegen den Capitain überall nicht zusteht,

daß die Beklagten schuldig seien, die eingeklagten Bco.⅌ 151 9 ß Fracht zu deponiren, sowie — unter Verwerfung der wegen des Gummi Copal erhobenen Ansprüche — wegen der an dem Sandelholz befundenen Beschädigung vorgängig den Beweis,

daß und wie weit diese Beschädigung der stattgehabten ordnungswidrigen Stauung des Holzes zuzuschreiben sei,

innerhalb 8 Tage anzutreten;

wogegen der Kläger den Beweis,

daß der Everführer Müttel bei einer auf dem Speicher der Beklagten stattgehabten abermaligen Zählung des Sandelholzes sich mit dem abgelieferten Quantum befriedigt erklärt habe,

oder den Beweis,

daß und wie viel mehr Sandelholz, als die im Connossement quittirten 2017 Stücke, an den Everführer Müttel abgeliefert worden sei,

innerhalb derselben Frist anzutreten hat.

272.

Dr. Sutor mand. nom. Charles Hill & Co. in Liverpool, Kläger, Intervent, gegen Hermann Hirschmann & Co., jetzt die Erben des verstorbenen Hermann Hirschmann, als alleinigen Inhabers der Firma Hermann Hirschmann & Co., Beklagte, sowie in Sachen Philip & Ruben, Intervenienten ad hanc causam.

H. Hirschmann & Co. waren durch die Erkenntnisse des Handelsgerichts vom 5. April und des Obergerichts vom 8. September 1856, s. Nr. 248, verurtheilt worden, dem mand. nom. Kläger £ 144. 16 sh. 6 d. und 20 Dollars zu bezahlen, und stellte dieser nunmehr den Antrag, zur Erhebung dieser Beträge aus der von Ersteren zufolge der Auswanderer-Verordnungen, zum Betrage

von Bco.ℳ 12,000, bestellten Caution befugt zu werden. — Die Beklagten widersprachen diesem Antrag. — Es intervenirten Philip & Ruben, welche behaupteten, daß ihnen die als Caution deponirten Werthpapiere gehörten, und baten ebenfalls um Abweisung jenes klägerischen Antrages.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. October 1856:

da die Intervenienten aus dem rechtlichen Verhältniß, in welchem sie wegen der fraglichen Caution zu den Beklagten stehen, ein selbstständiges Widerspruchsrecht gegen dritte Personen, welche Anspruch darauf haben, aus solcher Caution befriedigt zu werden, nach der Natur und dem Zweck jeder Cautionsbestellung ersichtlich nicht ableiten können, denselben vielmehr lediglich — wegen des Interesses, welches sie allerdings an der Entscheidung der vorliegenden Frage haben — gestattet sein kann, diejenigen Gründe auszuführen, durch welche der beklagtischerseits erhobene Widerspruch ihrer Meinung nach zu rechtfertigen ist,

da von diesem Gesichtspunkt aus der gegen den klägerischen Antrag erhobene Einwand, daß die Kläger vorgängig durch Vollziehung der Execution gegen die Beklagten selbst ihre Befriedigung zu suchen hätten, hinfällig erscheint, weil gerade die Caution dazu bestimmt ist, den Ansprüchen, für welche dieselbe nach gesetzlicher Vorschrift haftet, prompte und unweigerliche Erfüllung zu sichern,

da — soviel ferner die Frage selbst betrifft, ob die in Rede stehende Caution nach Vorschrift des Gesetzes im vorliegenden Fall in Anspruch genommen werden könne — die Forderung der Kläger aus der Nichterfüllung einer Verbindlichkeit herrührt, welche den Beklagten durch die betreffenden Passagecontracte auferlegt war, die Caution aber gerade für die richtige Erfüllung solcher Verbindlichkeiten und zwar nach Wortlaut und Sinn des Gesetzes nicht etwa blos den Auswanderern selbst verhaftet ist, wie dies namentlich aus § 12 der betreffenden Verordnung hervorgeht, in welchem speciell die hamburgischen Consuln in Großbritannien unter Verweisung auf die Caution befugt werden, Aufwendungen bis zu £ 200 resp. £ 400 für Auswanderer zu machen,

da es hienach keinem Zweifel unterworfen sein kann, daß auch die Kläger, welche nach dem Ausspruch des Erkenntnisses vom

5. April dieses Jahres zur Erfüllung von Verbindlichkeiten der Beklagten, für welche die Caution ganz allgemein verhaftet ist, rechtlich gezwungen waren, ihre Befriedigung aus solcher Caution zu beanspruchen berechtigt sind,

daß mand. nom. Kläger zu befugen sei, die durch handelsgerichtliches Erkenntniß vom 5. April und obergerichtliches Erkenntniß vom 8. September d. J. seinen Mandanten adjudicirten Beträge aus der, in Gemäßheit des § 3 der Revidirten Verordnung in Betreff der Beförderung von Auswanderern, welche von Hamburg über andere Europäische Zwischenhäfen nach fremden Welttheilen auswandern, vom 30. April 1855, von den Beklagten bestellten Caution zu erheben.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Intervenienten am 5. December 1856 bestätigt.

273.

F. C. Bahre, Kläger, gegen George Delaval und W. Pott, Schiffsmakler, Beklagte.

Vergl. in Nr. 236 und 258 frühere Erkenntnisse in dieser Sache.

Das von den Beklagten vertretene Dampfschiff John Bull hatte von London an den Kläger eine Partie Schellack gebracht, welche in geschmolzenem Zustande anlangte, weil sie zu nahe an die Maschine gestauet war; und wurden die Beklagten verurtheilt, nach der vom Kläger zu beeidigenden Factura, den Schaden zu ersetzen. Die Waare wurde öffentlich verkauft, die Factura vom Kläger beeidigt, und verlangte derselbe hierauf, nach einer von ihm aufgemachten Schadensberechnung, eine Schadensvergütung von Bco.⅌ 562. 8 β.

Die Beklagten monirten gegen die Aufmachung des Schadens: 1) es seien unrichtiger Weise mehrere in Hamburg am Bestimmungsorte entstandene Kosten berechnet worden, welche auch bei Ablieferung der Waare in unbeschädigtem Zustande hätten entrichtet werden müssen, ferner 2) Zinsen vom ganzen Facturabetrag bis

zur Auction des Schellacks, während solche nur von der Differenz des Facturapreises und Auctionsprovenüs gefordert werden könnten; 3) es müsse die Fracht in Abzug gebracht und 4) der in der Frachtrechnung auf dem Connossement angenommene Cours von Bco.ℳ 13. 4 ß nicht — wie geschehen — von Bco.ℳ 13. 8½ ß zu Grunde gelegt werden.

Der Kläger entgegnete: Weil der Facturapreis, nicht der Werth am Bestimmungsplatz, der Schadens-Aufmachung zu Grunde gelegt sei, könne theils auch für jene von den Beklagten sub 1 monirten, am Bestimmungsort entstandenen, Kosten Ersatz gefordert, theils ein Abzug der Fracht nicht beansprucht werden. Zinsen wären vom ganzen Facturapreis bis zur Auction entbehrt worden und sei deren Forderung daher gewiß gerechtfertigt. Es sei der Cours von London auf Hamburg mit Bco.ℳ 13. 8½ ß berechnet worden, und wäre dieser auch deshalb maßgebend, weil der Schellack von London abgesandt und dort die Factura aufgemacht wäre.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 16. October 1856:

da die Richtigkeit der Factura in Gemäßheit Erkenntnisses vom 24. Januar d. J. beeidigt wurde,

die beklagtische Monitur gegen die Anlage 4 aber, wie solche vorgebracht, — — — — als begründet nicht erscheint,

daß nunmehr Beklagte die Summe von Bco.ℳ 548. 6 ß dem Kläger zu bezahlen schuldig.

274.

Giese & Dollmann, Kläger, gegen C. A. Auffm'Ordt in Vollmacht der Neuen dritten Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 20. October 1856:

da die in Rede stehende Waare vom Beklagten „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle“ versichert wurde,

es also darauf ankommt, ob nach Maßgabe § 93 des Allg. Plans ein Strandungsfall vorliegt,

nun aber die vom Capitain Bestmann und seiner Mannschaft belegte Verklarung nur ausweiset, daß das Schiff Nebraska bereits Lecke gehabt, ehe es — allerdings in der Art, daß es nicht ohne Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln abgebracht werden konnte — auf der Roamer Untiefe festgerieth,

nicht aber die Verklarung etwas enthält von einem in Folge dieses Festgerathens dem Schiffe zugegangenen Schaden am Rumpfe, welcher als die Ursache der an einem Theile der Waare befundenen Beschädigung angesehen werden könnte,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen, sie könnten und wollten denn den Beweis erbringen:

daß das Schiff Nebraska durch sein Festgerathen auf der Roamer Untiefe einen so bedeutenden Schaden am Rumpfe erlitt, daß sich hieraus die fragliche an einem Theil der versicherten Waare befundene Beschädigung erklären läßt;

in welchem Falle demnächst anders erkannt werden würde.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 19. December 1856 bestätigt.

Die ungewöhnliche Maßregel, mittels deren das Schiff wieder abgebracht ward, bestand darin, daß dasselbe, um es zu erleichtern, von seinen Passagieren und deren Bagage verlassen, und darauf durch Hülfe eines Dampfschiffes flott gemacht wurde.

275.

Dr. Biesterfeld mand. nom. Capitain G. W. Schmidt, führend das Schiff Julia, Kläger, gegen Robert Kayser, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 22. October 1856:

da in der vorliegenden Charterpartie die Fracht von £ 3. 7 s. 6 d. für jede eingenommene ton von 40 Cubikfuß engl. Mahagonyholz stipulirt ist, hiernach aber der Frachtbezahlung das als eingenommen im Connossement verzeichnete Maaß, welches, da das Connossement „Maaß unbekannt" gezeichnet worden, nur zum Zweck

der Frachtbezahlung in demselben erwähnt und von dem Capitain durch seine Unterschrift stillschweigend als richtig anerkannt worden, zu Grunde zu legen ist, es sei denn, daß eine in Hamburg vorzunehmende Messung des Holzes, statt der Messung bei der Beladung, welche auf Verlangen des Capitains sonst hätte vorgenommen werden müssen, dem letzteren von den Abladern ausdrücklich zugesagt worden,

daß mand. nom. Kläger den Beweis zu führen habe:

daß sein Mandant wegen der Maaße des fraglichen Mahagonyholzes mit den Abladern dahin übereingekommen sei, daß dieselben durch eine in Hamburg vorzunehmende Messung ermittelt werden sollten.

276.

Dr. H. Eberstein mand. nom. des Schiffers C. L. Ziehm aus Neuburg bei Havelberg, Kläger, gegen Capitain G. Seller vom englischen Dampfschiffe Caledonia, modo G. Delaval und W. Pott mand. nom. desselben, Beklagte.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 22. October 1856:

da der beklagtische Capitain, falls derselbe wirklich in Uebertretung der in der Verordnung für die Capitaine der Dampfschiffe vom 23. April 1838 enthaltenen strompolizeilichen Vorschrift dem Kläger durch die zu rasche Fahrt des von ihm geführten Dampfschiffes Caledonia einen Schaden zugefügt haben sollte, allerdings sowohl nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, als auch nach der ausdrücklichen Bestimmung jener Verordnung zum Ersatz solchen Schadens verpflichtet sein würde, und zwar ohne daß es auf die Erörterung der Frage ankommt, welche Grundsätze im vorliegenden Fall maßgebend sein würden, wenn der Schaden durch Ansegelung entstanden wäre, weil ja eben ein Ansegelungsfall hier nicht vorliegt,

da ferner in Betreff der dem Anspruch zu Grunde liegenden thatsächlichen Behauptungen die von beiden Parteien belegten Verklarungen sich gegenüberstehen, also dem mand. nom. Kläger der förmliche Beweis seiner Behauptungen obliegt,

daß mand. nom. Kläger den Beweis,

daß der dem fraglichen Kahn am 1. August dieses Jahres widerfahrene, aus der Verklarung, Anlage 1, näher ersichtliche Unfall dadurch veranlaßt worden, daß die Kraft der Dampfmaschine des Schiffes Caledonia nicht so zeitig gemildert wurde, daß das Schiff bereits von dem unterhalb Altona liegenden Judenthor an sich nur mit halber Kraft bewegt hätte,

innerhalb 8 Tage anzutreten schuldig sei.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Beklagten am 16. Januar 1857 bestätigt.

277.

E. Dose, Tabackmakler, Kläger, gegen H. J. Levy & Co., Beklagte.

Eine mit Havarie angelangte Partie Taback, welche bei Hamburger und Bremer Assecuradeuren für Rechnung von H. J. Levy & Co. versichert war, wurde nach § 96 des Allg. Plans taxirt und darauf öffentlich verkauft, um zu ermitteln, ob die Beschädigung an die Assecuradeure komme und — wofern dies der Fall wäre — welche Schadenssumme sie vergüten müßten. Die Taxation wurde von drei Maklern, Jüdell für Levy & Co., Baetcke für die Bremer, und Dose für die Hamburger Versicherer, vorgenommen. Das Resultat der Auction, welche einen Schaden von weniger als drei Procent ergab, war, daß die Assecuradeure keine Vergütung zu entrichten hatten. Daher behauptete Dose, daß die Assecuradeure auch für die stattgehabte Taxation keine Kosten zu tragen hätten, und klagte seinen 1/3 Antheil an der Courtage für die Taxation mit Bco. ℔ 7. 8 ß gegen H. J. Levy & Co., die Versicherten, ein.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 27. October 1856:

da dem Kläger weder aus eigenem Rechte, noch nach Maßgabe § 96 des Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen aus abgeleitetem Rechte der Versicherer ein Anspruch wegen der in Rede stehenden Taxation an die Beklagten zusteht,

daß Kläger mit seiner Klage — — — — abzuweisen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration des Klägers am 6. December 1856 in restitutorio:

da die vorgängige Meinung der eine beschädigte Waare untersuchenden Sachverständigen darüber, ob die Beschädigung an die Assecuradeurs komme oder nicht, durchaus nicht maßgebend ist, der Versicherte vielmehr nach § 96 des Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen ein vertragsmäßiges Recht darauf hat, diese Frage durch Taxation und Auction entschieden zu sehen,

da hierbei an und für sich jeder Partei die Kosten desjenigen Sachverständigen zur Last fallen, durch welchen sie sich bei der Taxation vertreten ließ, eine positive Vorschrift aber, kraft welcher der Versicherer den Ersatz seiner Unkosten von dem Versicherten beanspruchen könnte, falls sich nach dem Resultat der Auction herausstellt, daß er für die Beschädigung keinen Ersatz zu leisten hat, durchaus nicht existirt,

daß das Erkenntniß erster Kammer vom 27. October d. J. lediglich zu confirmiren sei.

278.

Dr. Poelchau mand. nom. C. D. Greve in Altona, so wie J. D. Koopmann, Kläger, gegen Capitain R. Weatherley aus West Hartlepool, Dampfschiff Ward Jackson, modo H. C. Röver mand. nom. desselben, Beklagten.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 30. October 1856:

da für den klägerischen Anspruch auf beklagtischen Ersatz des ganzen durch den fraglichen Unfall herbeigeführten Schadens die Frage, ob solcher Unfall von Seiten des beklagtischen Schiffes, sei es durch Nichtbeachtung der replicando in Bezug genommenen Verordnung vom 23. April 1838, sei es in sonstiger Weise durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt wurde, nicht von Relevanz ist, weil, wie bereits durch mehrfache Entscheidungen ausgesprochen wurde, das allein in Betracht kommende, freilich dringend einer Revision bedürfende Gesetz, Artikel 1 und 2 Tit. VIII. der Assecuranz- und Haverey-Ordnung, nur in dem Falle eines mit Fleiß oder

vorsätzlich, also dolose, zugefügten Schadens dessen völligen Ersatz dem beschädigenden Schiffe und seiner Ladung auferlegt, für alle anderen Fälle aber Theilung des Schadens verfügt,

daß unter Verwerfung des klägerischen Anspruchs auf vollen Schadenersatz die Sache vorläufig behufs Aufmachung des Schadens nach Maßgabe Art. 1 Tit. VIII. der Assecuranz- und Haverey-Ordnung an den Herrn Dispacheur zu verweisen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 9. Februar 1857 bestätigt.

279.

Dr. F. Th. Müller mand. nom. Emanuel J. Müller in Damgarten, Kläger, gegen Jos. J. Blumenthal, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 5. Nov. 1856, des Obergerichts vom 16. Jan. 1857, des Lübecker Oberappellationsgerichts vom 30. Juni 1857.

S. Sammlung der Entscheidungen des Lübecker Oberappellationsgerichts in Hamburgischen Rechtssachen Bd. 3. Nr. 28. S. 315. flg. — Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 1. S. 109. flg.

280.

Dr. D. Hertz mand. nom. H. J. A. Telghuys in Antwerpen, Kläger, gegen C. A. Auffm'Ordt in Vollmacht der Neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. November 1856:

da die gegen den Beklagten als Mitunterzeichner der in Anl. 1 vorliegenden Police geltend gemachte Forderung auf Ersatz der vollen versicherten Frachtsumme darauf gestützt wird, daß das Schiff Uncas ausweise eines als Anlage 2 beigebrachten Convoluts von Papieren bald nach seinem Abgang von Havana wegen Havarie dorthin habe zurückkehren müssen, die Reise nicht habe vollenden können und demnach die Fracht verloren worden sei,

da sich nun aber bei näherer Prüfung der als Anl. 2 beigebrachten Documente ergiebt, daß das fragliche Schiff in völlig reparabeln Zustande wieder in Havana eingelaufen ist, daselbst aber, statt nach Anleitung der §§ 102 und 114 des revidirten Allg. Plans Hamburgischer Seeversicherungen reparirt zu werden, für Rechnung wen es angeht zum öffentlichen Verkauf gebracht worden,

da bei dieser Sachlage der Umstand, daß das Schiff die versicherte Reise nicht gemacht hat und die versicherte Fracht nicht verdient ist, nach mehrfachen Entscheidungen der hiesigen Gerichte nicht zur Verantwortung der Versicherer steht,

da ferner der erst replicando aufgestellte eventuelle Klaggrund einer beklagtischen Bereicherung aber, welche darin bestehen soll, daß der Beklagte im Fall der beschafften Reparatur jedenfalls das zu ersetzen verpflichtet gewesen sein würde, was die Fracht zur Reparatur hätte beitragen müssen, hier, wo von einer Havarie grosse ja gar keine Rede ist, völlig unverständlich bleibt,

daß der mand. nom. Kläger mit seiner erhobenen Klage abzuweisen sei.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation des Klägers am 6. Februar 1857 bestätigt.

281.

Dr. H. A. Feldmann mand. nom. Antony Gibbs & Sons in London, Kläger, gegen Hansing & Co., Beklagte*).

Antony Gibbs & Sons in London hatten von Hansing & Co. das denselben gehörige Schiff Rio Packet, Capt. Köper, für eine Reise nach Valparaiso und San Antonio und von dort nach Callao und den Chincha-Inseln gechartert, um daselbst eine Ladung Guano einzunehmen und sie nach einem Hafen Europa's zu bringen. Das Schiff sollte Cowes anlaufen, um dort Seitens der Befrachter den Bestimmungsort zu erfahren. Die Charteparti enthielt die Clausel: Penalty for non-performance of this charterparty the estimated amount of freight. Das Schiff

*) Vergl. Neues Archiv für Handelsrecht. Bd. 1. S. 191. flg.

nahm auf den Chincha-Inseln eine Ladung von 200 tons Guano ein, mußte aber wegen einer Seebeschädigung, auf der Rückreise, in Talcahuano in Chili als Nothhafen einlaufen, und wurde daselbst als irreparabel condemnirt und verkauft. Capt. Köper charterte nun für den Weitertransport der Ladung ein anderes Schiff Harriett & Molly, Capt. Röper; diese Charteparlie verwies auf die Bedingungen jener ersteren über den Rio Packet geschlossenen und enthielt namentlich auch die Clausel des Einlaufens in Cowes, um die Ordre von Gibbs & Sons abzuwarten. Capt. Köper begleitete die in der Harriett & Molly befindliche Ladung nach Europa, behielt sich die Direction vor und ließ die Connossemente an seine Ordre stellen. Von der Ladung ward ein kleiner Theil in Talcahuano verkauft und auf den Rest ein Bodmereibrief über 1300 Doll. mit 25 pCt. Prämie gezeichnet. Nachdem das Schiff in Cowes angekommen war, wurde es von Köper im Auftrag von Hansing & Co., ohne die Ordre von Gibbs & Sons abzuwarten, nach Hamburg dirigirt. Daselbst angelangt, indossirte Köper sein Connossement an Hansing & Co., welche, zugleich Inhaber jenes auf die Ladung gezeichneten Bodmereibriefes, den Capitain Röper durch gerichtliche Klage zur Auslieferung derselben zwangen und sie darauf in Auction verkauften. — Diese Versendung der Ladung nach Hamburg und deren daselbst veranstalteter Verkauf wurde von Gibbs & Sons als ein contractswidriges und eigenmächtiges Verfahren bezeichnet und von ihnen, unter Vorbehalt weiterer Schadensersatzansprüche, eine Klage gegen Hansing & Co. auf Auskehrung des Auctionsprovenüs angestellt. — Hansing & Co. glaubten ihr Verfahren wegen ihrer Bodmereiforderung und anderweitiger Ansprüche an die Ladung rechtfertigen zu können und wollten das erlangte Verkaufsprovenü nur nach Abzug des Beitrags der Ladung zur Havarie grosse, der Bodmereischuld, sonstiger Verwendungen für die Ladung, der Fracht, Verkaufs-Provision, Delcredere-Commission und anderer Verkaufskosten herausgeben. — Gibbs & Sons dagegen verlangten, daß die Havarie grosse in London aufgemacht werde, wohin sie beabsichtigt hätten, die Ladung zu dirigiren. Sie verweigerten ferner jede Frachtvergütung, weil Hansing & Co. ihre Ansprüche darauf wegen eigenmächtiger Wahl des Bestimmungsorts, im Widerspruch mit der Charteparlie, sowohl auf Grund der in derselben enthalte-

nen penalty-Clausel, als auch zufolge allgemeiner Rechtsgrundsätze verloren hätten. Desgleichen bestritten sie die von Hansing & Co. beanspruchte Verkaufs-Provision und Delcredere-Vergütung.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. November 1856:

da Capt. Köper in Gemäßheit zwischen den Parteien am 17. Juni 1854 hieselbst geschlossener Charteportie (Anl. 2) zu Callao laut Connossements vom 23. Mai 1855 (Anl. 3) für die Kläger nach Cowes for orders eine Ladung Guano an Bord des von ihm geführten beklagtischen Schiffes Rio Packet erhielt,

derselbe aber auf seiner Reise nach Cowes mit dem Rio Packet wegen Havarie zu Talcahuano einlaufen mußte, und sodann, nachdem er von der Reparatur des Schiffes abgestanden und einen kleineren Theil der Ladung verkauft hatte (Anl. L) auf Grund daselbst am 18. März 1856 geschlossener Charteportie (Anl. D) laut Connossement vom 23. April 1856 (Anl. C) den Rest der Ladung mit dem Schiffe Harriett & Molly, Capt. Röper, „as agents for the owners of the cargo", weiter verschiffte,

da jedoch das Schiff Harriett & Molly nach Ankunft zu Cowes nicht, wie in den Anlagen C und D übereinstimmend mit den Anlagen 2 und 3 stipulirt war, allda klägerische Ordre abwartete, vielmehr Beklagte das Schiff, an dessen Bord sich auch Capt. Köper befand, durch diesen nach Hamburg beordert, und, nachdem sie bei dessen Ankunft hieselbst auf Grund von Capt. Köper an sie indossirten Connossements zum Besitze der Ladung gekommen, solche verkauft haben,

da hiernach, es mag nun die Weiterverschiffung vom Nothhafen Talcahuano per Harriett & Molly geschehen sein, weil Capt. Köper sich zu derselben den Klägern gegenüber für rechtlich verpflichtet erachtete, oder weil er sie im Interesse der Beklagten für rathsam hielt, der Anspruch der Kläger gegen die Beklagten auf den Reinertrag der Ladung Guano sich von selbst ergiebt,

so wie es eben so wenig zweifelhaft sein kann, daß den Beklagten aus ihrer eigenmächtigen Handlungsweise ein Vortheil rechtlich nicht erwachsen darf, folgeweise den Beklagten das Recht zur Berechnung von Provision und Delcredere wegen des beschafften Verkaufs abgesprochen und dagegen den Klägern das Recht gewährt

werden muß, darauf zu bestehen, daß die General-Dispache nicht hieselbst, sondern zu London, — wohin sie laut Anl. 2 die Ladung von Cowes zu dirigiren befugt waren — aufgemacht werde,

da andererseits die Kläger nicht berechtigt erscheinen, auf Grund der in Anl. 2 stipulirten „penalty for non-performance of this charterparty“ den Beklagten deßhalb, weil dieselben die Ladung ex Rio Packet, so wie sie von Talcahuano weiter verschifft wurde, hieher dirigirten und hieselbst verkauften, jeden Frachtanspruch zu denegiren,

indem nämlich die stipulirte penalty weder in dem Sinne eines liquidated damage aufzufassen ist,

Holt System of the Shipping and Navigation Laws (ed. 2) p. 322 et ibidem Nota b.

Entscheidungsgründe zum oberappellationsgerichtlichen Erkenntnisse in Sachen Jonassohn jr. c. Capt. Murray vom 18. Jan. 1828.

noch in dem Sinne einer solchen gemeinrechtlichen Conventionalstrafe, welche die Kläger noch neben ihrem Verlangen einer Dispachirung in London und neben ihrem Vorbehalt aller Gerechtsame wegen des hieselbst stattgehabten Verkaufs der Ladung ex Harriett & Molly beanspruchen dürften,

da nun nach dem — als richtig jedoch klägerischerseits noch nicht anerkannten — Inhalt der Anlage H der Verkauf der Ladung ex Harriett & Molly ein Provenü von Bco.$\cancel{\mathcal{M}}$ 40,753. ½ ß ergeben hat,

der in Anlage H für Fracht 2c. abgerechnete Betrag, abzüglich des dem Obigen nach wegfallenden Postens für Provision und Delcredere, sich auf Bco.$\cancel{\mathcal{M}}$ 14,223. 12½ ß beläuft, in Anl. K aber von den Beklagten Forderungen wegen Bodmerei und Havariegelder zur Summe von Bco.$\cancel{\mathcal{M}}$ 15,183. 4 ß aufgeführt werden,

da bei solcher Sachlage, obwohl in Anl. H — dem Capt. Köper gegenüber — die Fracht nicht, wie in Anl. 2 stipulirt, zu 5 £, sondern nur, wie in Anl. D stipulirt, zu 4 £ 10 s. per ton berechnet ist, dennoch, selbst abgesehen von klägerischerseits geleistetem Frachtvorschusse — über dessen Betrag noch nichts vorliegt — so wie abgesehen von dem Provenü von Doll. 305. 50., welches laut Anl. 2 die zu Talcahuano verkauften 23½ tons Guano lieferten,

Adjudicirung der Summe von Bco.₰ 11,316, als eines jedenfalls vorliegenden liquidi, schon jetzt völlig unbedenklich ist, und zwar um so mehr, als von den Beklagten selbst in Anl. K die Summe von Bco.₰ 10,000 dem Capt. Köper — nach exeptivischer Erklärung zur Auskehrung an die Kläger — ohne Weiteres zur Disposition gestellt wurde,

wogegen der erwähnte Betrag von Bco.₰ 15,183. 4 β einstweilen zur gerichtlichen Deposition zu verweisen ist,

daß Beklagte die Summe von Bco.₰ 11,316 dem mand. nom. Kläger zu bezahlen, die Summe von Bco.₰ 15,183. 4 β aber ad depositum judiciale zu bringen schuldig, damit ihnen einstweilen diese letztere Summe, bis zu anderweitig klägerischerseits bestellter genügender Caution, als Sicherheit diene für die Ansprüche, welche ihnen demnächst nach Maßgabe der zu London aufzumachenden Dispache den Klägern gegenüber zu adjudiciren sein werden.

Es hat in gleicher Frist mand. nom. Kläger — dessen Antrag jedoch, daß der beklagtische Frachtanspruch als verwirkt erachtet werde, schon jetzt verworfen wird — über die Anlage H abgesehen von den wegfallenden Bco.₰ 1029. 2 β sich specifice sub poena contumaciae zu erklären, worauf sodann weiter was Rechtens erkannt werden soll, und bleiben übrigens beiden Parteien — und namentlich auch der klägerischen Partei wegen eines etwa schon vor beigebrachter Londoner Dispache zu adjudicirenden ferneren liquidi — alle weiteren Gerechtsame im weitesten Umfange vorbehalten.

Das Obergericht erkannte auf beiderseitige Appellation am 9. März 1857:

1) anlangend die beklagtische Appellation:

da Capt. Köper, indem er die Guanoladung in Talcahuano weiter nach ihrem Bestimmungsorte verschiffte, als Repräsentant der Rhederei handelte, dabei aber, mochte er einer Pflicht, wie sie ihm allerdings durch den in voller Gültigkeit befindlichen art. 3 Stat. Ps. II. tit. 14 auferlegt wird, nachkommen oder ein Recht ausüben wollen, jedenfalls so handelte zur Erfüllung der ursprünglich zwischen seiner Rhederei und den klägerischen Mandanten abgeschlossenen Chartepartie,

von diesem Gesichtspunkt aus aber kein Zweifel darüber sein kann, daß Beklagte, indem sie die Harriett & Molly eigenmächtig von Cowes nach Hamburg dirigirten und sich die Verfügung über die den klägerischen Mandanten gehörige Ladung anmaßten, sich eines evidenten, sie zur Herausgabe des angemaßten fremden Eigenthums und zum Schadensersatz verpflichtenden, Contractsbruchs schuldig machten,

mithin sämmtliche beklagtische Beschwerden sich ohne Weiteres als grundlos darstellen.

2) anlangend die klägerischen Beschwerden:

da den Klägern ein selbstständiger Schadensanspruch aus dem Grunde zusteht, daß die Beklagten die Guanoladung eigenmächtig nicht nur hierher kommen ließen, sondern auch verkauften,

da ferner, was die direct aus dem beklagtischen Bruch der Chartepartie hervorgehenden Schadensansprüche betrifft, zunächst so viel feststeht, daß die von den Klägern urgirte penalty-Clausel nach englischem Recht zu beurtheilen ist, weil einerseits das von einem englischen Hause übersendete, demselben eigenthümliche englische, von den Beklagten ohne Vorbehalt angenommene, Formular nicht wohl anders als aus der englischen Rechtssprache interpretirt werden kann, andererseits bei Abschluß der Chartepartie gar nicht vorausgesetzt werden konnte, daß dieselbe gerade in Hamburg erfüllt werden würde,

da nun aber die vorliegenden Autoritäten des englischen Rechts

(siehe auch Smith Compendium of mercantile law, edit. J. P. Holcombe and W. Y. Gholson, Newyork 1850)

die von Klägern jener Clausel beigelegte Bedeutung derselben wenigstens im Allgemeinen nicht zugestehen, vielmehr es scheint, als wenn die Clausel nur die Bedeutung haben soll, die Fracht als Sicherheit für die Geltendmachung der Schadensansprüche aus einem Bruch der Chartepartie verbindlich zu machen, ohne daß deshalb die Fracht als übereingekommenes Quantum der Schadensansprüche zu betrachten wäre,

da jedoch, wenn jene Clausel unter irgend welchen Umständen und namentlich wegen der Schwierigkeit, im betreffenden Fall das Interesse speciell nachzuweisen, die von den Klägern behauptete Bedeutung nach englischem Rechte haben sollte, der hier begangene

evidente und erhebliche Contractbruch dazu durchaus geeignet und es aus diesem Grunde gerechtfertigt erscheint, daß den Klägern in dieser Beziehung ein Beweis nachgelassen werde,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 17. Nov. v. J. unter Verwerfung der beklagtischen Beschwerden im Uebrigen lediglich zu bestätigen, dasselbe jedoch, insofern es den klägerischen Anspruch auf Frachtverlust verwirft, in Berücksichtigung der principalen klägerischen Beschwerde, für jetzt und seiner eventuellen Wiederherstellung unbeschadet, zu suspendiren sei und Kläger, den Beklagten Gegenbeweis vorbehältlich, in einem vom Handelsgerichte anzusetzenden Termine den Beweis:

daß der Clausel: Penalty for non-performance of this charterparty the estimated amount of freight in der englischen Rechtssprache bei einem Contractbruche wie der vorliegende die Wirkung des Frachtverlustes beigelegt werde,

so wie:

daß dadurch anderweitige Schadensansprüche nicht ausgeschlossen seien,

zu führen schuldig seien.

Es bleiben für den Fall, daß nur der erste Theil des Beweises erbracht werden würde, den Parteien wegen der Frage, an welchem Orte und nach welchem Gesetze die Havarie grosse zu dispachiren sei, Gerechtsame und eventuell desfallsige anderweitige Entscheidung vorbehalten.

Den Klägern wird die Aufstellung separater Schadensansprüche wegen des von den Beklagten vorgenommenen eigenmächtigen Verkaufs der Ladung reservirt.

Das Oberappellationsgericht erkannte auf Appellation der Beklagten und Adhäsion der Kläger am 30. Januar 1858:

daß — — das Erkenntniß des Obergerichts vom 9. März 1857 dahin abzuändern sei,

daß mand. nom. Kläger statt der ihm vom Obergerichte aufgelegten Beweise, welche mit der Suspendirung der vom Handelsgerichte über den Ort der aufzumachenden Dispache abgegebenen Entscheidung in Wegfall zu bringen

sind, in einem vom Handelsgerichte anzusetzenden Termine, den Beklagten Gegenbeweis vorbehältlich, den Beweis zu führen schuldig sei:

daß nach englischem Recht in einem Falle, wenn ein gechartertes Schiff von dem Schiffer oder Rheder contractswidrig nach einem andern, als dem in der Charte-partie bestimmten Hafen dirigirt worden ist, der Befrachter die Ladung oder deren Provenü verlangen dürfe, ohne sich irgend einen Abzug für Fracht machen zu lassen.

Die Entscheidungsgründe verbreiten sich zuerst über die formelle Zulässigkeit der Adhäsion der Kläger; sie weisen sodann die erste und principale Beschwerde der Beklagten, daß das Obergericht nicht auf verschiedene vom Handelsgericht verworfene Einreden eingegangen sei, als formell unstatthaft, weil gegen zwei conforme Erkenntnisse streitend, zurück, und fahren dann fort:

II. Die (eventuelle) erste beklagtische Beschwerde, daßt den Klägern noch ein Beweis in Betreff der penalty Clausel verstatte und nicht vielmehr in dieser Beziehung das Handelsgerichts-Erkenntniß confirmirt, und die ersten beiden klägerischen Adhäsiv-Beschwerden, daß nicht der Fracht-Abzug ohne Weiteres, eventualiter doch nach Führung der im gravamen adhaesivum 2 angegebenen Beweise, für unstatthaft erklärt worden sei, stehen in einem so engen Zusammenhange, daß sie bei der rechtlichen Beurtheilung gemeinschaftlich in Betracht zu ziehen waren.

Das Wesentliche der Aufstellungen beider Theile besteht hier in Folgendem:

Die Kläger haben geltend gemacht

a) nach den Grundsätzen des gemeinen Seerechts erhalte derjenige Schiffer keine Fracht, der den zu transportirenden Gegenstand nach einem andern, als dem ihm vorgeschriebenen Bestimmungsort gebracht habe. Insonderheit gelte dies

b) nach englischem Recht.

c) Eventuell verbleiben sie bei der Berufung auf die penalty Clausel, welche, ohne daß es ihrerseits noch einer Beweisführung in Betreff des englischen Rechts bedürfe, die Fracht als wirkt chеinen lasse.

Dagegen haben die **Beklagten** nicht nur die vorbemerkten Aufstellungen bestritten — diejenigen unter a und b auch nach deren formellen Zulässigkeit — sondern sie haben außerdem folgende besondere Momente geltend gemacht:

a) Diejenige Fracht, um welche es sich hier handle (per Harriett & Molly) stehe gar nicht unter der Herrschaft der zwischen den Parteien geschlossenen Charterpartie (per Rio Packet); sie könne also durch jene Charterpartie weder im Allgemeinen, noch auch durch die penalty Clausel insbesondere betroffen werden.

b) die penalty Clausel sei nicht in der Weise einer gemeinrechtlichen Conventionalstrafe aufzufassen, habe vielmehr nach englischem Recht eine hiervon wesentlich abweichende Bedeutung; sie sei nämlich dazu bestimmt, die Grenze des geltend zu machenden Interesses festzustellen.

c) Jedenfalls hätten sich die Kläger des Rechtes, die Fracht ür verwirkt zu erklären, dadurch verlustig gemacht, daß sie den hierauf gerichteten Antrag in Verbindung mit Schadens-Ansprüchen gestellt hätten.

Für die Entscheidung über die im Vorstehenden angegebenen Streitpunkte war

1) die Frage präjudiciell, nach welchem Rechte das zwischen den Parteien streitige Frachtverhältniß zu beurtheilen sei? Hier war aber, und zwar im Wesentlichen aus den von den Beklagten, die es in gegenwärtiger Instanz bestreiten, in der vorigen entwickelten Gründen, anzunehmen, daß das englische Recht anzuwenden sei. Der fragliche Contract ist nämlich unter Zugrundelegung eines nicht nur in englischer Sprache abgefaßten und in London eigends für die Guano-Verschiffungen der Kläger gedruckten, sondern auch in allen seinen Theilen von englischer Geschäftsweise und englischer Rechtsauffassung zeugenden, Formulars geschlossen. Dies, verbunden mit dem Umstande, daß die von den Chincha-Inseln zu holende Ladung zunächst nach Cowes, also einem Platze Großbritanniens dirigirt werden und dort zur weiteren Verfügung der (in London wohnhaften) Kläger stehen sollte, was nur durch die Widerrechtlichkeit der Beklagten vereitelt worden ist, läßt über den in Rede stehenden Punkt keinen Zweifel. Es hat freilich seine Richtigkeit, daß der **Abschluß** des Contracts in Hamburg geschehen ist, allein

dies findet seine Erklärung in dem an sich hier irrelevanten Umstande, daß die Rhederei des Rio Packet daselbst wohnhaft ist, auch das Schiff zur Zeit des Contracts-Abschlusses im dortigen Hafen sich befand, während Nichts darauf hinführt, daß Hamburg als der Destinationsplatz der vom stillen Meere herzuschaffenden Ladung, oder in anderer Weise als der Erfüllungsort des vereinbarten Frachtgeschäfts angesehen worden wäre.

Die demnächst in Betracht zu ziehende Frage, ob

2) die Fracht per Harriett & Molly, um deren Kürzung oder Streichung es sich unter den Parteien gegenwärtig handelt, unter der Herrschaft der Chartepartie vom 17. Juni 1854 (per Rio Packet) stehe, war in Uebereinstimmung mit den Ausführungen der Kläger zu beantworten.

Die Beklagten stellen die Sachlage so dar, als ob die Harriett & Molly-Befrachtung ein neuer und selbstständig für Rechnung der Kläger geschlossener Contract gewesen sei, auf welchen das frühere Frachtverhältniß keinen Einfluß ausübe. Zufolge dieses neuen Contracts habe die weitere Fracht als eine unter allen Umständen von den Klägern zu tragende Last auf der Waare geruht; sei nun etwa dem zweiten Schiffe — der Harriett & Molly — von den Beklagten oder deren Vertreter (Köper) eine ungehörige Direction gegeben, so könnten wohl desfallsige Schadensansprüche begründet sein: die weitere Fracht habe jedoch unter allen Umständen an den seinerseits ordnungsmäßig handelnden Capitain des zweiten Schiffes Harriett & Molly (Röper) bezahlt werden müssen. — Diese Auffassung kann indessen nicht als die richtige angesehen werden.

Der zweite Fracht-Contract von Talcahuano nach Europa ist nämlich rechtlich als ein für Rechnung der Beklagten, behufs Ausführung der von ihnen (in der alten Chartepartie) übernommenen Frachtleistung, geschlossener zu betrachten.

In dieser Beziehung würde es auf dasselbe Resultat hinführen, möchte man das hamburger oder das englische Recht zur Anwendung bringen, denn beide stimmen darin überein, daß der Rheder oder Schiffer, dessen Schiff durch unterweges sich ereignende Unfälle verhindert wird, die zu transportirende Ladung an den Bestimmungsort zu bringen, verpflichtet ist, wenn und soweit dies thunlich, für eine andere Hinschaffung auf Kosten der Rhederei zu sorgen,

Hanseat. See-Recht III. 17.
Hamb. Statut II. 14, 3 („auf seine Unkost").
Abbott Shee treatise of the law relative to merchant ships IV. 5. s. 3. Ed. 10. S. 274 und 277.
Maude et Pollock law of merchant shipping. 1853. S. 162—163.
Kent commentaries. Bd. III. S. 210—212.

Mit diesem Satz stimmt denn auch der äußere Hergang im vorliegenden Falle völlig überein, indem die von dem Capt. Köper vom Rio Packet und dem Capt. Röper von der Harriett & Molly geschlossene (zweite) Charteparlie in allen wesentlichen Punkten an die erste Charteparlie sich angeschlossen hat. In der zweiten, an welche die frühere Charteparlie sogar annectirt worden ist, heißt es ausdrücklich:

„the master to be subject to all stipulations agreed upon in the annexed Charterparty between the owners of the brig Rio Packet and Mssrs. Antony Gibbs & Sons."

Ferner hat Capitain Köper, welcher die Connossemente an seine Ordre stellen ließ, und den Capitain Röper seiner Direction unterordnete, hiedurch unzweideutig bekundet, daß er sich oder sein Rhederei als die Fracht-Unternehmer bei dem neuen Transporte betrachte.

Standen demnach auch die Verschiffung der Guano-Ladung von Talcahuano nach Europa und das darauf bezügliche Verhalten der Beklagten und ihres Vertreters, des Capitain Köper, unter den Bestimmungen der alten Charteparlie, so kam es zunächst

3) auf die Frage an, welche Wirkung der penalty Clausel einzuräumen sei.

Daß hier der Fall einer evidenten „non-performance of the charterparty" vorliegt, ergiebt sich ohne Weiteres aus der Sachlage, und daß auch nicht etwa das eigenmächtige Verfahren der Beklagten, welche die den Klägern gehörige und in Cowes zu deren Disposition zu stellende Ladung nach Hamburg dirigirten und daselbst in ihren Besitz nahmen, durch besondere Umstände gerechtfertigt wird, steht durch conforme Entscheidungen der vorigen Richter rechtskräftig fest.

Es fragt sich deshalb, ob, wie die Kläger geltend machen, der in Rede stehenden Clausel sofort der volle Effect — nämlich, daß jeder Frachtanspruch der Beklagten an sie als beseitigt angesehen werde — beigelegt werden dürfe, oder ob, wie die Beklagten beantragen, und vom Handelsgerichte ausgesprochen ist, die Berufung der Kläger auf jene Clausel ohne Weiteres als unbegründet zu betrachten sei, oder endlich, ob (mit dem Obergerichte) eine Beweisauflage an die Kläger als motivirt erscheine.

Hier war den Anträgen der Beklagten, und mithin der handelsgerichtlichen Auffassung beizutreten.

Alles kommt hier darauf an, ob die Kläger mit Recht behaupten, daß die penalty Clausel in der Chartepartie die Bedeutung von liquidated damage habe. Denn hat sie das, so leidet es nach englischem Recht keinen Zweifel, daß sie im Falle eines Contractbruches ohne Weiteres statt des Interesse, wenngleich, wie die Kläger selbst zugeben, nicht neben dem Interesse eingeklagt werden kann, während, wenn sie diese Bedeutung nicht hat, es auf Grund eines ausdrücklichen Gesetzes — Stat. 8 und 9 William III. c. 11. S. 8 — nach englischem Recht völlig feststeht, daß, man klage nun aus der stipulirten penalty oder nicht, nie mehr gefordert werden kann, als das wirkliche Interesse, wenngleich in letzterem Falle auch über den Belauf der penalty hinaus,

Chitty on commercial law (1821) vol. III. p. 625. ff.
Abbott Shee l. c. p. 205.
Holt system of the shipping law. 1820 vol. II. p. 10/11.
Lawes on charterparties. p. 197.
Vergl. auch das von den Beklagten angezogene Erkenntniß des Ober-Appellations-Gerichts in der hamburger Sache Jonassohn c. Murray, vom 18. Januar 1828.

Nun darf aber mit dem Handelsgerichte als nach englischem Rechte ausgemacht und keines Beweises weiter bedürftig erachtet werden, daß die in Chartepartieen stipulirte penalty die Bedeutung von liquidated damage nicht hat. Denn diese Bedeutung wohnt der penalty nur dann bei, wo nur eine bestimmte nicht füglich zu Gelde anzuschlagende Leistung Gegenstand des Vertrages, und nur bestimmt ist, daß im Fall der Nichtleistung eine bestimmte Summe als penalty erlegt werden soll, während dagegen, wenn in einem

Contracte, wie in einer Chartepartie, von beiden Seiten verschiedene Verpflichtungen eingegangen worden, und nun am Ende des Contractes eine allgemein veranschlagte penalty für die Nichterfüllung desselben stipulirt ist, sie die Bedeutung von liquidated damage nicht hat.

Holt l. c. p. 11.
Lawes l. c. p. 195.
Chitty l. c. vol. III. p. 627.

Mußte nach dem Vorstehenden die klägerische Berufung auf die penalty Clausel als unbegründet angesehen werden, wodurch sich auch der Einwand der Beklagten, daß die penalty nicht neben Schadensansprüchen geltend gemacht werden könne, von selbst erledigt, so war

4) auf die in gegenwärtiger Instanz versuchte neue Begründung der Replik einzugehen, daß schon nach den Grundsätzen des gemeinen, jedenfalls nach denjenigen des englischen Seerechts von Frachtzahlung hier, wo der Schiffer oder Rheder die Ladung eigenmächtig nach einem andern, als dem vorgeschriebenen Bestimmungsorte geschafft habe, überhaupt nicht die Rede sein könne.

Die Beklagten haben die hierauf bezüglichen klägerischen Ausführungen und Anträge als formell unzulässig bezeichnet; denn, da selbige vor dem Handelsgerichte nicht vorgebracht worden seien, so liege der Versuch vor, eine präcludirte Replik nachträglich einzuschieben, und daher stehe in diesem Falle den Klägern nach den Vorschriften der Gerichtsordnung das beneficium nondum deducta deducendi hier nicht zu. — Dem Widerspruche der Beklagten war gleichwohl keine Folge zu geben.

Zwar fassen dieselben die Sachlage richtig auf, wenn sie das hier in Rede stehende klägerische Vorbringen als replica non adimpleti contractus bezeichnen. Denn die Klage ist, mag man sie auf den Frachtcontract zurückführen, oder das klägerische Eigenthum an dem Guano zu Grunde legen, auf die Auslieferung der ungehöriger Weise nach Hamburg transportirten Ladung, und, da die Beklagten diese Auslieferung durch den von ihnen vorgenommenen Verkauf unmöglich gemacht haben, auf die Auskehrung des Ertrages derselben gerichtet. Hiegegen haben die Beklagten unter Anderem die exceptio compensationis vorgebracht, gestützt darauf,

daß den Klägern die Fracht für die Herschaffung der Waare nach Europa zur Last komme, welche Fracht sie übrigens vorläufig nur bis zu dem Belauf geltend machten, den sie dem Capitain Röper für den Transport von Talcahuano bis Hamburg gezahlt haben (Bco.ℳ 12,347. 4 ß), während sie die Regulirung der Fracht von den Chincha-Inseln bis Talcahuano späterer Auseinandersetzung vorbehielten. — Gegen jene exceptio compensationis bildet die klägerische Berufung darauf, daß den Beklagten wegen der mehrbesprochenen eigenmächtigen Dirigirung der Ladung keine Frachtvergütung zukomme, wirklich, wie oben bemerkt, die Replik des nicht erfüllten Contractes. Allein eben diese Replik haben die Kläger, wenn gleich begründet auf das rechtliche Fundament der penalty Clausel, rechtzeitig in erster Instanz vorgeschützt.

Den Beklagten würde demnach bei ihrem Verlangen, das neue Vorbringen gänzlich zurückgewiesen zu sehen, nur dann beigepflichtet werden können, wenn dasselbe selbstständige neue factische Begründungen der vorgedachten Replik bildete. Hier ist nun so viel klar, daß das klägerische Berufen auf eine früher noch nicht in Bezug genommene Bestimmung des gemeinen Seerechts auf keinen Fall unter die vorbemerkte Kategorie neuer factischer Anführungen fallen könnte. Allein ebensowenig gehört dahin ein neu geltend gemachter Satz des zur Anwendung zu bringenden — und überdies von den früheren Richtern in Betreff der penalty Clausel schon wirklich zur Anwendung gebrachten — fremden Rechts. Eine neue factische Begründung kann man die Berufung auf einen Satz des fremden Rechts nicht nennen. Denn, wenn auch der Richter nur das einheimische, nicht auch das fremde Recht zu kennen braucht, vielmehr, wenn er das letztere da, wo es auf dasselbe ankommt, aus den ihm zugänglichen Quellen nicht mit Sicherheit entnehmen kann, der betreffenden Partei die Nachweisung desselben aufzulegen hat, so ist doch die richterliche Pflicht, dafür zu sorgen, daß das richtige Recht zur Anwendung gebracht werde, hierdurch nicht ausgeschlossen. Handelt es sich aber nach dem Bisherigen überhaupt nicht um einen neuen thatsächlichen Umstand, so bedarf es auch für die Kläger des beneficium novorum gar nicht. Denn das Oberappellations-Gericht hat beständig den Unterschied zwischen wahren und blos scheinbaren Novis festgehalten, und nur die ersteren,

wenn sie in dritter Instanz neu vorgebracht wurden, als — abgesehen von der besonderen Bedingung des § 130 — unzulässig behandelt.

Blume, Ober-Appellations-Gerichts-Ordnung S. 71. note O. (bes. Nr. 4.)

Anlangend nun die neue Begründung der Replik selbst, so mußte von demjenigen, was das gemeine Recht in Betreff des vorliegenden Verhältnisses vorschreibt, abgesehen werden, da, wie oben ausgeführt, die Grundsätze des englischen Rechts die entscheidenden sind.

Hier lag nun ein Fall vor, in welchem, wenngleich Manches aus dem von den Klägern beigebrachten report und den sonst in Betracht zu ziehenden Hülfsquellen zu Gunsten derselben zu reden scheint, es dennoch für bedenklich gehalten werden mußte, ohne ein ordentliches Beweisverfahren, in welchem auch die Beklagten Gelegenheit haben werden, die fraglichen Punkte zum Gegenstande ihrseitiger Nachweisungen zu machen, eine Entscheidung über das Bestehen oder Nichtbestehen des von den Klägern behaupteten Rechtssatzes abzugeben.

Demgemäß war auf klägerische Beweisführung zu erkennen. Hiebei bedurfte es der, in den Beweissatz aufgenommenen, Hinweisung darauf, daß der zu erweisende Frachtverlust, von welchem der Rheder im Falle einer eigenmächtigen Veränderung des Bestimmungsortes betroffen werde, ein gänzlicher sein müsse, daß mithin derselbe nicht das Recht habe, dem Befrachter denjenigen Belauf statt der Fracht zur Last zu bringen, um welchen das Interesse desselben durch den Transport befördert worden sein möchte.

Mit dem Wegfallen der durch das Obergericht den Klägern in Betreff der penalty Clausel gemachten Beweis-Auflage mußte übrigens die mit derselben in Verbindung stehende Suspendirung desjenigen Theiles der Handelsgerichts-Entscheidung, welcher die Aufmachung der Dispache nach London verweist, wiederum aufgehoben werden. Daß die Dispachirung an sich nach London gehöre, ohne daß die in Hamburg auf Auslieferung der Ladung oder doch auf Auskehrung des aus derselben gewonnenen Provenues erhobene Klage der Befrachter hieran etwas ändere, steht rechtskräftig fest. Nur insofern könnte ein Bedenken erhoben werden, ob auch

das auf die vorgedachte Dispachirung gerichtete Verlangen der Kläger vereinbar sei mit dem Bestreiten des beklagtischen Frachtabzuges. Nun stehen aber dieselben mit einander nicht im Widerspruche. Die Frage, wo zu dispachiren sei, muß auf derjenigen Grundlage beantwortet werden, welche aus der rechtlichen Sachlage, wie sie sich ohne die mehrerwähnte beklagtische Widerrechtlichkeit gestaltet haben würde, sich ergeben hätte. Ob die Beklagten in Folge jener Widerrechtlichkeit durch die Einbuße gewisser Ansprüche — hier probatis probandis der Fracht — betroffen worden, erscheint für jene Frage gleichgültig.

Durch das Vorstehende ist zugleich die dritte Adhäsionsbeschwerde der Kläger, welche sich nur auf die vom Obergerichte in Betreff der penalty Clausel angeordnete Beweisauflage bezieht, erledigt, und kommt es mithin, das Streitverhältniß selbst betreffend, nur noch

III. auf die zweite beklagtische Appellationsbeschwerde an, daß den Klägern separate Schadens-Ansprüche wegen des von den Beklagten vorgenommenen eigenmächtigen Verkaufs der Ladung vorbehalten worden seien.

Die Beklagten behaupten, daß hier eine Reformatoria in zweiter Instanz ergangen sei, ohne daß Seitens der Kläger eine besondere Beschwerde aufgestellt worden wäre. Nun ist aber den Klägern in Beziehung auf den hier in Rede stehenden Punkt vom Handelsgerichte gar Nichts aberkannt. Das Handelsgericht hat nämlich „beiden Theilen alle ferneren Gerechtsame im weitesten Umfange vorbehalten", und dies war selbstverständlich mit auf den, Seitens der Beklagten vorgenommenen, Verkauf der Ladung zu beziehen, denn der Schluß des Klagepetitums hatte ausdrücklich dahin gelautet, den Klägern möchten „Competentien hinsichtlich des willkürlichen Verkaufs der Ladung im weitesten Umfange gegen die Beklagten vorbehalten werden." — Die Kläger brauchten mithin wegen dieses Punktes keine Beschwerde vor dem Obergerichte zu erheben, und das Obergericht hatte auch seinerseits kein Bedenken zu tragen, bei der von ihm vorgenommenen theilweisen Abänderung des Handelsgerichts-Erkenntnisses den vom Handelsgerichte allgemein ausgesprochenen Vorbehalt specieller zu fassen. — Auf die Beurtheilung dieses Punktes selbst braucht, da der Verkauf von beiden vorigen

Instanzen übereinstimmend für einen rechtswidrigen erklärt worden ist, nicht eingegangen zu werden.

Uebrigens versteht es sich von selbst, daß den Beklagten für den Fall, wenn die Kläger später auf die Geltendmachung der ihnen reservirten Ansprüche eingehen sollten, eine umfassende exceptivische Vertheidigung freistehen würde. Dann könnte es auch in Frage kommen, ob oder in wie weit der Belauf, um welchen die Kläger durch die Streichung der Fracht etwa bereichert werden möchten, ihnen gegen einen das Interesse verfolgenden Anspruch in Anrechnung zu bringen sei.

282.

Capitain Möller, hannoverisches Dampfschiff Saxonia, Citant, gegen Gebr. Schiller & Co., als correspondirende Rheder des hamburgischen Dampfschiffes Pollux, früher geführt von Capitain J. Schade, jetzt Capitain Romens, Citaten.

S. Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 1. S. 245 flg.

Das hamburger Dampfschiff Pollux leistete im März 1856 dem hannoverschen Dampfschiff Lütcken, welches unweit der Insel Neuwerck in Gefahr schwebte, Nothhülfe und brachte dasselbe in Cuxhaven ein. Die Rhederei des Pollux forderte einen Hülfslohn von Bco. ℔ 5000. Eine so große Vergütung wollte die Rhederei des Lütcken, die Harburg-Englische Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Harburg, nicht zugestehen, auch nicht auf eine Verhandlung dieser Streitsache vor den hamburgischen Gerichten eingehen; sie verlangte vielmehr, daß die Sache bei den hannoverschen Gerichten anhängig gemacht werde. So blieb die Sache einstweilen liegen. Etwa neun Monate später langte die Saxonia, ein anderes derselben Harburger Gesellschaft gehöriges Dampfschiff, in den Hamburger Hafen ein, um daselbst ihre in Harburg begonnene Ladung für eine Reise nach England complet zu machen und gleichzeitig in einem Dry-Dock eine Reparatur zu beschaffen. Diese Gelegenheit wurde von der Rhederei des Pollux benutzt. Gebrüder Schiller & Co., die correspondirenden Rheder, erwirkten bei dem Hamburger Handelsgerichte einen Arrest gegen die Saxonia wegen jenes Hülfslohns. Bei

einem solchen Arrest wird dem Schiffe Seitens des Hafenmeisters eine Kette um den Mast gelegt, daher wird für die Verhängung eines Arrestes gegen ein Schiff auch der Ausdruck: „ein Schiff in die Kette legen" gebraucht. Dem gegen die Saxonia ausgebrachten Befehlszettel war die Bemerkung beigefügt worden, daß gegen Stellung einer Caution für Bco. ℳ 5000 der Arrest sofort wieder relaxirt werden solle.

Capitain Möller von der Saxonia bestritt die Zulässigkeit dieses Arrestes namentlich aus dem Grunde, weil zur Zeit der Anlegung desselben das Schiff bereits Ladung an Bord hatte, und citirte Gebr. Schiller & Co. zur sofortigen Aufhebung des Befehls.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 22. November 1856:

da die am 18. d. M. durch Anlegung der Kette im Wencke'schen Drydock geschehene Arrestirung der Saxonia erfolgt ist wegen eines den Citaten an die Rhederei dieses Schiffes zuständigen Anspruchs, welcher sich darauf gründet, daß das der nämlichen Rhederei gehörige Dampfboot Lütcken, Capitain Dittmann, im März d. J. von dem citatischen Dampfboot Pollux am Eingang der Elbe in Seenoth betroffen, nach Cuxhaven geborgen wurde,

also die Anlegung der Kette wegen eines Anspruchs erfolgte, zu dessen Dijudicatur — weil der Lütcken nach einem hamburgischen Hafen geborgen wurde — nicht allein an sich schon die hamburgischen Gerichte competent sind, sondern über den auch nur nach hamburgischem Rechte entschieden werden darf,

da, was sodann den sich jetzt ausweisenden Umstand betrifft, daß die Saxonia Ladung an Bord hat und bereits, als die Kette angelegt wurde, hatte, zwar in der Regel ein schon in Ladung liegendes Schiff hieselbst wegen Ansprüche, die nur das Schiff oder dessen Rhederei concerniren, nicht in die Kette gelegt wird,

diesem usus jedoch weder eine gesetzliche Vorschrift, noch etwa bezüglich fremder Schiffe ein internationales Princip zu Grunde liegt, vielmehr derselbe nur auf einer billigen Berücksichtigung der Interessen der hiesigen Ablader und auf der meistens auch zutreffenden Erwägung beruht, daß die Impetrirung der Kette bei gehöriger

Diligenz schon zu einer Zeit, wo das Schiff noch nicht in Ladung lag, hätte geschehen können,

im vorliegenden Falle aber, wo die Saxonia bereits, als sie in den hiesigen Hafen kam, Ladung an Bord hatte, der erwähnte usus um so weniger der Manutenirung der angelegten Kette entgegensteht, als überall nicht behauptet wird, daß die Beschaffung der zur Bewirkung ihrer Relaxirung erforderlichen Caution irgend Schwierigkeiten mache,

mithin durch Losgebung des Schiffes ohne bestellte Caution nur in unbilliger Weise gegen die hiesigen Impetranten der unbegründeten Intention der auswärtigen Rhederei des citantischen Schiffes, sich wegen des in Rede stehenden Anspruchs der hiesigen Entscheidung zu entziehen, Vorschub würde geleistet werden,

daß Citant mit seinem vorliegenden Antrage abzuweisen.

Vergl. in Nr. 293 ein ferneres Erkenntniß.

283.

Joh. Berenberg Goßler & Co., Kläger, gegen J. M. Böhrt, in Vollmacht der Neuen 6ten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Gouhault & Co. in Jérémie auf Haiti expedirten Anfang 1856 das Schiff Lummina mit einer Ladung Caffee und Cacao nach Europa, und zwar zunächst nach Gibraltar, um daselbst über den Bestimmungsort nähere Ordre zu erhalten. Sie beauftragten White & Son in London, die Assecuranz zu besorgen. — Am 2. Februar war das Schiff segelfertig. Dies zeigten Gouhault & Co. in einem Brief vom 4. Februar White & Son an, mit einer Nachschrift vom Morgen des 5. Februar versehen. Im Briefe vom 4. hieß es: Lummina est expédiée depuis le 2. du courant; elle se dispose à mettre à la voile en ce moment, 10 heures du matin; elle va droit à Gibraltar for orders. Die Nachschrift lautete: Le vent contraire empêche le navire de partir; le vent du nord devient mauvais; le navire peut courir des risques. Il ne faut pas perdre un moment pour les assurances. Dieses Schreiben erhielten White & Son am 5. März,

und ersuchten dieselben, mittelst Briefes vom 7. März, Joh. Berenberg Goßler & Co. in Hamburg, die Versicherung von 1669 Säcken Caffee, in der Lummina verladen, zu besorgen. 800 andere Säcke Caffee und 770 Säcke Cacao, ebenfalls in der Lummina verladen, waren bereits früher ebenfalls durch Vermittelung von White & Son versichert worden. Letztere bemerkten in jenem Briefe vom 7. März, daß der Abgang der Lummina ungefähr den 7. Februar zu erwarten sei; von jener Nachschrift von Gouhault & Co. vom 5. Februar Morgens machten sie keine Erwähnung. Joh. Berenberg Goßler & Co. versicherten demnächst am 10. März bei J. M. Böhrt in Vollmacht der Neuen 6ten Assecuranz-Compagnie und mehreren anderen Assecuradeuren Bco.℔ 80,500 auf 1669 Säcke Caffee per Lummina von einem oder mehreren Häfen Haiti's nach Gibraltar for order, und zeigten an, das Schiff werde um den 7. Februar gesegelt sein. Mittlerweile war die Lummina bereits in der Nacht vom 5. auf den 6. Februar — und zwar in Folge des in der Nachschrift von Gouhault & Co. erwähnten Nordwindes — an die Küste geworfen worden, dort mit einem anderen Schiffe in Collision gerathen, und so vollständig zertrümmert worden, daß von der Ladung kaum so viel geborgen werden konnte, als zur Deckung der Bergungskosten erfordert wurde.

Demnach machten Joh. Berenberg Goßler & Co. einen Totalschaden der versicherten Ladung geltend und klagten gegen die Assecuradeure auf Bezahlung des ganzen Belaufs der von ihnen gezeichneten Summen. Die Beklagten verweigerten jede Zahlung, hauptsächlich aus folgenden Gründen: 1) Es sei ihnen beim Abschluß der Versicherung von jenem Postscript vom 5. Februar 1856 im Ordrebrief von Gouhault & Co. keine Mittheilung gemacht; wäre dies geschehen, würden sie die Versicherung gar nicht, oder doch nicht so, wie geschehen, übernommen haben. 2) Die beim Abschluß der Versicherung gemachte Anzeige, es werde das Schiff ungefähr am 7. Februar abgegangen sein, wäre unrichtig gewesen, und ganz aus der Luft gegriffen, indem White & Son selbst über die Zeit des Abgangs der Lummina Nichts wissen konnten, und der Ordrebrief von Gouhault & Co. diese Angabe nicht enthalten habe. 3) Die Kläger seien nicht befugt gewesen, die Versicherung „von einem oder mehreren Häfen Haiti's" abzuschließen, da sie wußten,

daß das Schiff in Jérémie seine ganze Ladung eingenommen habe und von dort direct nach Gibraltar segeln wollte.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 1. December 1856:

da, bei laut Police Anl. 1 den Beklagten seiner Zeit nur gemachter Anzeige:

„der Schiffer wird circa den 7. Februar gesegelt sein. Ordre London vom 7. März",

nach Maßgabe der im § 15 des Allgemeinen Plans verbis „die Unterlassung — verfallen" enthaltenen Bestimmung (welche, in Verbindung mit der Bestimmung im zweiten Alinea des § 13 als correctorische lex inter partes an die Stelle des art. 13 tit. IV. der Assecuranz- und Havarie-Ordnung trat), die vorliegende Versicherung auch unter der Voraussetzung, daß bei deren Abschluß die Kläger keine weitere Nachricht als durch den Ordrebrief vom 7. März hatten, als ungültig zu erachten sein wird, wenn es sich erweislich nicht so verhält, daß

1) zur Zeit, als die letzte Nachricht, welche den Londoner Ordregebern White & Son vom Abladeplatze zugegangen war, von diesem Platze abging, sich daselbst noch Nichts ereignet hatte, was nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß der Beklagten, sich überall, oder so wie geschehen, auf die Versicherung einzulassen, von Einfluß sein konnte,

oder wenn es sich doch erweislich nicht so verhält, daß

2) damals noch zu erwarten gewesen, daß das Schiff Lummina, mit welchem die versicherten 1669 Säcke Caffee verladen waren, circa am 7. Februar vom Abladeplatze werde abgehen können,

da aber **ad 1** bis jetzt Nichts vorliegt, was irgendwie zu der Vermuthung berechtigen könnte, daß White & Son bei Ertheilung ihres Versicherungsauftrags (Anl. 2) weitere Nachricht hatten, als diejenige, welche ihnen durch das Gouhault'sche Schreiben vom 4. Februar mit Nachschrift vom Morgen des 5. Februar (Anl. 3) zuging,

auch — zumal bis auf Weiteres nicht angenommen werden darf, daß die nach Inhalt der Verklarung (Anl. 6) am 5. Februar erfolgte Ausbringung eines ferneren Ankers schon um 2 Uhr Morgens

geschah — bis jetzt Nichts vorliegt, was zu der Annahme veranlassen könnte, daß zu der Zeit, als die Anlage 3 von Jérémie abging, sich bereits etwas Erhebliches, was in solcher Anlage 3 nicht gemeldet wurde, ereignet hatte,

es also zunächst darauf ankommt, ob die Anlage 3 noch etwas enthalte, was nach Maßgabe des § 15 des Allgemeinen Plans bei Abschluß der Versicherung unter dem Präjudiz ihrer Ungültigkeit den Beklagten angezeigt werden mußte,

nun aber zwar das Postscript vom Morgen des 5. Februar deutlich erkennen läßt, daß Gouhault & Co. — welche, wie ihre Schreiben vom 19. und 30/31. Januar (Anl. 4) ausweisen, gar nicht gemeint waren, selbst Risico zu laufen — damals schon wegen möglicher Gefährdung der bereits verladenen Waaren Besorgnisse hegten,

nach Allem jedoch, was bisher zu den Acten gelangte, noch nicht als constirend erachtet werden kann, daß der Umstand, welcher diese Besorgnisse erweckte, nämlich der den Abgang der Lummina behindernde, als „mauvais" werdend bezeichnete, Nordwind, damals schon ein ungewöhnliches Moment gewesen, auf dessen Mittheilung die Beklagten zufolge § 15 des Allgemeinen Plans ein Recht hatten.

der Umstand aber, daß dieser Nordwind später zu einem Orkan wurde, in Folge dessen am Morgen des 6. Februar die Lummina mit ihrer Ladung verunglückte, und daß also die schon am Morgen des 5. Februar von Gouhault & Co. gehegten Besorgnisse sich hinterher bewährt haben, ebensowenig ein Präjudiz für die Assecuranz bewirken kann, als es andererseits die Kläger gegen Präjudiz schützen könnte, wenn sie etwa in — hinterher als richtig sich bewährender — Voraussicht der Ungefährlichkeit eines Momentes, das bei Abschluß der Versicherung zur Kunde der Beklagten gelangen mußte, die Anzeige desselben unterlassen hätten,

da sodann ad 2 sich zwar aus der Verklarung und dem Gouhault'schen Postscript vom Morgen des 5. Februar ergiebt, daß damals die Lummina durch den contrairen Nordwind am Abgang verhindert wurde,

hieraus aber doch noch keineswegs gefolgert werden kann, daß zur Zeit, als die Anlage 3 von Jérémie expedirt wurde, nicht mehr

zu erwarten gewesen, es werde der Abgang des schon seit dem 2. Februar segelfertigen Schiffes auch in den nächsten Tagen noch nicht erfolgen können,

der von den Beklagten urgirte Umstand aber, daß die Anlage 3 von einem circa den 7. Febr. zu erwartenden Abgang der Lummina Nichts enthielt, vielmehr die desfallsige Anzeige in der Police nur durch den White'schen Ordrebrief vom 7. März veranlaßt wurde, den Beklagten gegenüber ohne alle Relevanz ist,

weil es eben nach Maßgabe § 15 des Allgemeinen Plans in Verbindung mit dem zweiten Alinea des § 13 dem Versicherer gegenüber nicht darauf ankommt, von welcher der verschiedenen „hinsichtlich des Abschlusses der Versicherung collectiv verpflichteten" Personen eine in der Police enthaltene Anzeige originirte, und ob sie noch genauer hätte erfolgen können, sondern nur darauf, ob sie, rechtlicher Verpflichtung entgegen, ungenügend oder unrichtig gewesen,

da hiernach, sofern nicht etwa die Beklagten einen der nachstehenden Beweise erbringen würden, den Klägern ihr Recht auf Ersatz des an sich liquiden Schadens nicht abgesprochen werden kann,

indem, wenn die Beklagten noch in letzter Verhandlung der Sache eingewendet haben, daß die Kläger nicht befugt gewesen, nach eigenem Gutdünken die Versicherung so abzuschließen, daß es nicht präjudicirlich werden konnte, falls etwa die assecurirte Waare in mehreren Häfen Haiti's verladen war, sich die Hinfälligkeit dieser Obmotion von selbst ergiebt,

auf das beklagtische Verlangen einer Edition der Factura aber, — da die Taxe in der vorliegenden Police als imaginairen Gewinn includirt „was mehr als Facturawerth und Kosten" — ebensowenig wie auf das gänzlich unmotivirte Verlangen einer Edition der Chartepartie einzugehen ist,

daß Beklagte entweder

erstens den Beweis,

daß zur Zeit, als die Anlage 3 von Jérémie abging, das Schiff Lummina bereits auf der dortigen Rhede von einem Unfall betroffen, oder doch wegen des damaligen Nordwindes in imminenter Gefahr eines Unfalls war,

oder zweitens den Beweis,

daß es zur oben erwähnten Zeit nicht mehr zu erwarten gewesen, es werde die Lummina nach einigen Tagen abgehen können,

oder drittens den Beweis,

daß White & Son bei Erlassung ihres Ordrebriefes vom 7. März oder die Kläger bei Ausführung des Versicherungs-Auftrages über das Schiff Lummina weitere relevante Nachricht hatten, als diejenige, welche ihnen respective durch Anlage 3 und Anlage 2 zugegangen war,

zu führen schuldig.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Beklagten am 15. Mai 1857:

da die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits wesentlich davon abhängt, ob die in dem Briefe aus Jérémie vom 4. und 5. Februar 1856 enthaltenen Angaben der Art sind, daß nach Maßgabe derselben die von den Beklagten übernommene Gefahr nach vernünftigem Ermessen größer erscheinen mußte, als nach den in der Police gemachten Angaben anzunehmen war,

da nun, während in der Police nur gesagt wird „der Schiffer wird circa am 7. Febr. gesegelt sein, Ordre London vom 7. März", dagegen in dem angezogenen Briefe unter dem 4. Februar gemeldet wird, das Schiff sei am 2. Februar expedirt, und schicke sich in diesem Augenblick (am 4. Februar, 10 Uhr Morgens) an, unter Segel zu gehen, und dann in dem Postscript vom 5. Februar Morgens hinzugefügt wird: Le vent contraire empêche le navire de partir; le vent du nord devient mauvais; le navire peut courir des risques; il ne faut pas perdre un moment pour les assurances,

da mithin in diesem Briefe nicht nur allgemeine Angaben über die mit Reisen wie die hier versicherte überhaupt verbundenen Gefahren oder über die Gefährlichkeit der Rhede von Jérémie in jener Jahreszeit enthalten sind, sondern darin eine specielle Thatsache berichtet wird, daß nämlich, nachdem das segelfertige Schiff schon mehrere Tage durch einen starken Nordwind mit hochgehender See

zurückgehalten war (s. die Verklarung), der Wind am Morgen des 5. Februar in so bedenklicher Weise zunahm, daß für das Schiff eine nahe Gefahr bevorzustehen schien,

da nun nicht zu verkennen ist, daß nach vernünftigem Ermessen die von den Versicherern zu übernehmende Gefahr nach dem Inhalte dieses Briefes der Herren Gouhault & Co. viel höher anzuschlagen war, als nach den durch White & Son veranlaßten einfachen Angaben in der Police,

da auch die Letztgenannten nach § 13 und § 15 des Allgemeinen Plans als collectiv verpflichtet zu erachten sind, die Nachricht, welche sie von dem Schiffe hatten, dem Versicherer aufrichtig mitzutheilen, wenn sie nicht der Versicherung präjudiciren wollten,

da auch weder die von dem Oberappellations-Gericht in Sachen Vermehren & Kleinschmidt contra Aussm'Ordt, noch die in Sachen Schmidt Söhne contra Aussm'Ordt ausgesprochenen Grundsätze dem entgegenstehen, vielmehr ganz damit übereinstimmen, indem in den Entscheidungsgründen zu beiden Erkenntnissen gesagt wird, daß die Versicherung ungültig sei, wenn solche Umstände unangezeigt geblieben, welche nach vernünftigem Ermessen auf des Versicherers Entschluß von Einfluß sein konnten, und, wenn in der ersteren Sache das vernünftige Ermessen durch den Zusatz: „also objectiv beurtheilt" erklärt wird, in der anderen Sache der Gegensatz der objectiven Beurtheilung dahin erläutert wird, daß nur solche Umstände nicht in Betracht zu ziehen seien, die ohne zureichenden Grund möglicher Weise einen oder den anderen Versicherer, je nach vorgefaßten Meinungen oder Launen, von Schließung der Assecuranz hätten abhalten können, wobei übrigens noch zu beachten, daß es sich in diesen beiden Fällen um Anzeigen handelte über Ereignisse, welche dem Schiffe auf einer früheren Reise als derjenigen, für welche die Versicherung übernommen war, zugestoßen waren,

wie denn auch das Oberappellations-Gericht sich ferner in den Entscheidungsgründen zu seinem Erkenntnisse in Sachen J. W. Duncker contra F. Blass vom 30. Juni 1827 in einem dem jetzt vorliegenden sehr ähnlichen Falle, in welchem einige in dem Ordrebriefe enthaltene specielle Angaben über einen in Westindien stattgehabten Orkan nicht angezeigt waren, während die allgemeine Nachricht von

dem Orkan schon durch Lloyds List bekannt war, in dem Sinne der obigen Ausführung ausgesprochen hat,

da aus diesen Gründen die vorliegende Assecuranz auf Grund des § 15 des Allgemeinen Plans sowohl, als des art. 13. tit. IV. der Assecuranz- und Havarie-Ordnung für nichtig zu erachten, auch abgesehen von der freilich weniger relevanten, aber doch jedenfalls ungerechtfertigten Anzeige in der Police, daß der Schiffer circa am 7. Februar gesegelt sein werde, sowie auch abgesehen von der noch nicht erörterten Frage, ob Gouhault & Co. nicht mit der am 6. Februar durch Jérémie gekommenen Post von Port au Prince (s. Nr. 27 der handelsgerichtlichen Acten) für dasselbe nach Europa bestimmte Dampfboot, welches ihr Schreiben vom 5. Februar brachte, weitere Nachricht vom Schiff hätten befördern können und müssen,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 1. December 1856 wieder aufzuheben und Kläger mit ihrer Klage ab- und zur Ruhe zu verweisen.

Dies Erkenntniß wurde auf Appellation der Kläger vom Oberappellations-Gericht zu Lübeck im Urtheil vom 25. März 1858 bestätigt.

Seine Entscheidungsgründe lauten:

Der angestellten Klage ist von den Beklagten nicht der Einwand opponirt, daß Gouhault & Co. in Jérémie, die eigentlichen Versicherten, in ihrem Briefe vom 4/5. Februar 1856, in Folge dessen die gegenwärtige Versicherung abgeschlossen ist, die damalige Lage des Schiffs Lummina nicht der Wahrheit gemäß geschildert haben, in welchem Falle sich die Entscheidung des Handelsgerichts im Wesentlichen rechtfertigen würde; der Einwand geht vielmehr dahin, daß White & Son in London, die Vermittler der Assecuranz, die ihnen von Gouhault & Co. in jenem Briefe mitgetheilten Nachrichten den Versicherern nicht haben anzeigen lassen, und daß diese Nachrichten solche gewesen seien, welche die Beklagten als Versicherer, wenn sie ihnen angezeigt worden wären, abgehalten haben würden, sich, wenn überall, doch so, wie geschehen, auf die Assecuranz einzulassen; und dieser Einwand war mit dem Obergerichte für völlig begründet und folglich die Assecuranz für nichtig zu erklären.

Was nämlich

A. den Rechtspunkt betrifft, so verpflichtet der § 15 des Allgemeinen Plans den Versicherten — und als Versicherter gilt bei'm Abschluß der Versicherung nach § 13 auch die Zwischenperson, durch welche der Assecuranzauftrag befördert wird — die Nachricht, welche er von dem Schiff hat, dem Versicherer aufrichtig und redlich mitzutheilen, selbst das, was ihm unzuverlässig oder zweifelhaft erscheinen möchte. Und es bedroht der § 15 die Unterlassung derjenigen Anzeigen, welche nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß des Versicherers, sich überall, oder so wie geschehen, auf die Versicherung einzulassen, von Einfluß sein konnten, mit der Annullirung der Versicherung.

Der einzige Punkt, in welchem der § 15 cit. die Assecuranzordnung von 1731 näher bestimmt hat, ist der, daß er bei dem Einfluß, welchen unterlassene Anzeigen auf die Gültigkeit der Assecuranz haben sollen, zwischen wesentlichen und unwesentlichen unterschieden hat. Nach der Fassung des art. 13 tit. IV. der Assecuranzordnung konnte es nämlich den Anschein gewinnen, als ob das Gesetz an die Unterlassung der Anzeige jeder dem Versicherung-Suchenden von seinem Correspondenten gewordenen Nachricht die Ungültigkeit der Assecuranz knüpfe, auch wenn sie auf die Schätzung der zu übernehmenden Gefahr von keinem Einflusse war. Indessen liegt das Gegentheil so sehr in der Natur der Sache und war daher auch in der seerechtlichen Praxis so allgemein anerkannt, daß das Oberappellations-Gericht den art. 13 lange vor dem Erscheinen des Allgemeinen Plans immer so interpretirt hat, wie es jetzt im § 15 des Letzteren geschehen ist. Dagegen hat der Allgemeine Plan im Uebrigen nichts von den Grundsätzen der Assecuranzordnung in der Materie von den Anzeigen Abweichendes angeordnet.

Namentlich stellt auch der § 15 Alles darauf, ob die unterlassene Anzeige nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß der Versicherer hätte influiren können, nicht darauf, ob das Factum, welches nicht angezeigt ist, wenn es wahr gewesen wäre, diesen Einfluß gehabt haben würde; er sieht also ganz davon ab, ob die Nachricht des Auswärtigen, welche der die Assecuranz Nachsuchende oder der Zwischenmann verschweigt, in Wahrheit gegründet war oder nicht, gleich wie auch der art. 13 cit. die Verschweigung

einer Nachricht annullirend wirken läßt, sie möge eintreffen, d. h. sich als wahr bestätigen, oder nicht.

Dieser Grundsatz, welcher eng mit dem andern zusammenhängt, daß ein verschwiegener wesentlicher Umstand die Assecuranz annullirt, gleichviel ob er mit dem eingetretenen Schaden in einem Causalzusammenhange stand oder nicht, ist denn auch, gleichwie dieser letztere, namentlich in der englischen Praxis und Jurisprudenz entschieden anerkannt

Arnould law of marine insurance I. p. 538

und nie hat das Oberappellations-Gericht sich in einem abweichenden Sinne ausgesprochen.

Wenn daher die Kläger als das aus den Entscheidungsgründen des Oberappellations-Gerichts in Sachen Vermehren & Kleinschmidt contra Auffm'Ordt resultirende Princip hinstellen:

„Die Versicherung ist gültig, wenn der Entschluß des Assecuradeurs mit dem wirklichen Thatbestande, wie er zur Zeit des Abgangs der Versicherungsordre objectiv erkennbar vorlag und wie er hätte geschildert werden sollen, um richtig geschildert zu sein, im Einklange steht“,

so beruht das auf einem offenbaren Mißverständnisse jener Entscheidungsgründe.

Schon in einer früheren Sache hatte das Oberappellationsgericht Veranlassung, sich darüber auszusprechen, daß das vernünftige Ermessen, wonach vom Richter zu entscheiden sei, ob eine unterlassene Anzeige auf den Entschluß des Versicherers, sich auf den Vertrag einzulassen, habe influiren können, nur dahin führen dürfe, solche Umstände in Betracht zu ziehen, die wirklich der Natur der Sache nach, wenn sie mitgetheilt wären, das übernommene Risico als ein größeres würden dargestellt haben, als es bei deren Verschweigen erschien, — nicht aber solche, die, ohne zureichenden inneren Grund, möglicher Weise einen oder den anderen Versicherer je nach vorgefaßten Meinungen oder Launen von Schließung der Assecuranz hätten abhalten können, wobei auf

Duer the law of insurance, Vol. II. p. 388 sq. p. 518 sq.

Bezug genommen ward. Es ward hier also die objective Erheblichkeit der Anzeige, welche nicht gemacht, der subjectiven (für einen oder den anderen Versicherer) entgegengesetzt,

C. A. Aussm'Ordt contra J. A. Schmidt Söhne, März 1850.
Ein anderer Gegensatz ist nun aber auch in Sachen Vermehren & Kleinschmidt contra Aussm'Ordt nicht gemacht worden, nur daß hier die objective Erheblichkeit einer Mittheilung dem subjectiven Erachten des ursprünglichen Ordregebers, welcher sie dem Zwischenmann gemacht hat, entgegengestellt ist. Zu dem Satze, den die Kläger aus gedachter Entscheidung folgern, bot auch jene Sache gar keine Veranlassung dar. Und in der That würde er eine völlige Revolution in das Assecuranzwesen bringen, indem nach dieser neuen Lehre derjenige, dem die Besorgung einer Versicherung übertragen worden, die ihm von seinem Mandanten gemachten Mittheilungen, und wären sie auch noch so wichtig für die Schätzung der zu übernehmenden Gefahr, ohne unmittelbar eintretendes Präjudiz für die Assecuranz zurückhalten könnte, indem, wenn dadurch der Versicherer zur Eingehung des Contracts verleitet worden und ein Schaden entstanden wäre, der Versicherte sich nur darauf zu berufen brauchte, daß seine Mittheilung unrichtig oder eine Uebertreibung gewesen sei, um — wie das Handelsgericht will — den Versicherer mit dem Beweise zu bebürden, daß den versicherten Gegenstand zur Zeit der Ertheilung des Versicherungs-Auftrags eine Gefahr wirklich bedroht habe, oder — wie die Kläger eigentlich nur beanspruchen — dem Versicherten den Beweis des Gegentheils nachzulassen, während es nach dem bisherigen Assecuranzrechte nur darauf ankommt, wie die Mittheilung lautet, von welcher dem Versicherer keine Anzeige gemacht worden, weil die falsche ihn nach vernünftigem Ermessen eben so von Eingehung des Vertrags abgehalten haben würde, wie die wahre.

Es fragt sich daher, so viel

B. das vorliegende Factum betrifft, nur, ob die Mittheilungen in dem Briefe Anl. 3 von der Art waren, daß White & Son den Beklagten bei Vermeidung der Ungültigkeit der Versicherung davon Anzeige machen lassen mußten. Und diese Frage ist unbedenklich zu bejahen und deshalb überflüssig, alles dasjenige zu prüfen, was die Kläger jetzt dafür beigebracht haben, um nachzuweisen, daß zu Jérémie bei Ertheilung der Versicherungsordre am Morgen des 5. Februar 1856 in Wirklichkeit kein Grund zu Besorgnissen gewesen sei.

Jérémie ist die Spitze und kleine Rhede mit einem Städtchen auf der Nordküste der langen Halbinsel Grande Ause, die von Hayti gegen Westen abstreicht. Die Rhede ist sehr schlecht; denn sobald der Wind etwas stark weht, müssen sich die Schiffe nach dem Cap Dame Maria oder zu einer der nahen Inseln Laymitas flüchten,

Kalkmann Handelsgeographie s. v. Jérémie.

Auf dieser Rhede lag das Schiff Lummina vor Anker, nachdem es am 2. Februar seine Ladung eingenommen hatte, und nun schrieben Gouhault & Co., nachdem sie unterm 4. Februar um 10 Uhr Morgens gemeldet hatten, das Schiff schicke sich gerade an, unter Segel zu gehen, in einem Postscript vom 5. Februar Morgens:

> Le vent contraire empêche le navire de partir; le vent du nord devient mauvais; le navire peut courir des risques, il ne faut pas perdre un moment pour les assurances.

Der Nordwind war es, welcher das am Morgen des 4. Februar schon segelfertige Schiff am Abgehen hinderte, was nach der oben beschriebenen Lage von Jérémie sehr begreiflich ist. Ward dieser Wind, wie es in dem Briefe heißt, „mauvais“, so war noch weniger als vorher an ein Abgehen des Schiffes zu denken. Wenn daher der Schreiber des Briefes hinzufügt: le navire peut courir des risques, so ist es völlig klar, daß er die Besorgniß aussprach, der Sturm könnte — wie denn auch der Erfolg bewahrheitet hat — dem Schiff auf der Rhede gefährlich werden, es auf die Küste werfen, und daß der hinzugefügten Aufforderung, keinen Augenblick mit der Versicherung zu säumen, die Besorgniß zum Grunde lag, es könne das am 12. Februar von Jérémie nach Europa abgehende Dampfschiff oder ein anderes Schiff schon die Nachricht von der Havarie der Lummina hinüberbringen, daher die Assecuranz an der Londoner Börse gemacht werden müsse, ehe die Nachricht dort bekannt sei.

Wie nun White & Son, zumal wenn sie, wie die Kläger wiederholt geltend machen, mit der Localität von Jérémie ganz vertraut waren, das Bedenkliche der Mittheilung: le vent du nord devient mauvais unmöglich verkennen konnten, so ist dieselbe auch in der That, ganz objectiv betrachtet, von der Art, daß, besonders bei der Beschaffenheit der Rhede von Jérémie, die Beklagten, falls

ihnen diese Mittheilung angezeigt worden wäre, ohne Zweifel wenn überall, doch nur zu einer sehr hohen Prämie, und keinenfalls zu 2 pCt. gezeichnet haben würden. Wenn daher White & Son sich, ohne auch nur zu erwähnen, daß das Schiff Lummina durch widrigen Wind auf der Rhede von Jérémie zurückgehalten werde, auf die Mittheilung beschränkten, die zu versichernden Güter seien verladen auf der Lummina, welche Hayti um den 7. Februar verlassen haben werde, so ist es klar, daß dadurch die Assecuranz praejudicirt worden ist.

Die Kläger wenden zwar ein

1) White & Son hätten das Postscript, weil nur Ausdruck der ihnen bekannten übertriebenen Aengstlichkeit von Gouhault, für nicht der Anzeige werth erachtet. Allein nicht zu gedenken, daß dies Jeder vorwenden kann, der eine wichtige Mittheilung unterschlägt, so fordert der § 15 cit. des Allgemeinen Plans die aufrichtige Anzeige selbst unzuverlässiger und zweifelhafter Nachrichten. Die Mittheilung: le vent du nord devient mauvais war die Mittheilung einer einfachen Thatsache. Diese mußten White & Son anzeigen. Glaubten sie Grund zu haben zu der Annahme, daß Gouhault seiner Natur nach in einem gewöhnlichen Winde einen werdenden Orcan erblickt habe, so konnten sie sich darüber gegen die Kläger aussprechen, und diese ersuchen, bei den Assecuradeuren davon geeigneten Gebrauch zu machen. Hielten sie dagegen aus diesem Grunde die Mittheilung selbst zurück, so thaten sie es auf ihre eigene und ihrer Freunde Gefahr.

Noch unpassender ist

2) der Einwand: White & Son hätten den Inhalt des Postscripts als den Beklagten bekannt voraussetzen dürfen und deshalb nicht nöthig gehabt, davon Anzeige zu machen. Denn, wenn die Beklagten auch vielleicht wußten, daß an der Küste Hayti's im Winter ein Nordwind wehe, so wußten sie damit doch noch nicht, daß dieser Nordwind das Schiff mit der zu versichernden Ladung auf der Rhede von Jérémie zurückgehalten und bei Abgang der Versicherungsordre gefährlich zu wachsen begonnen habe. Ja, da Jérémie gar nicht als Abgangshafen aufgegeben war, sondern „ein oder mehrere Häfen Hayti's", jener Nordwind begreiflich aber nur an der Nordküste jener gebirgigen Insel nachtheilig wirken kann,

so war jede bei den Beklagten etwa vorauszusetzende allgemeine Bekanntschaft mit der Existenz des s. g. Norders eine völlig unerhebliche.

Wenn die Kläger

3) meinen, die Mittheilung le vent du nord devient mauvais sei nur eine trügerische Vermuthung, Vermuthungen aber brauchten nicht angezeigt zu werdeu, so bedarf das keiner Widerlegung.

Endlich: 4) haben die Kläger sich zwar viele Mühe gegeben, nachzuweisen, daß White & Son völlig bona fide gehandelt hätten. Allein wenn man dies auch zugeben könnte, so kommt es darauf nicht an, da die den Vertrag annullirende Wirkung der Unterlassung einer relevanten Anzeige unabhängig davon ist, ob die Unterlassung eine dolose oder eine culpose war.

Stellt sich nach der bisherigen Ausführung der erste Einwand der Beklagten als ein völlig begründeter und folgeweise sowohl die erste als die zweite, eventuelle, Beschwerde der Kläger in dieser Instanz als unbegründet dar, so bedarf der weitere Einwand, daß auch die Anzeige über den wahrscheinlichen Abgangstag der Lummina, weil unrichtig, die Assecuranz ungültig mache, keiner Erörterung.

284.

Capt. Samuel Blagdon, früher Führer des Schiffes General Belgrano, Kläger, gegen R. M. Sloman jun., Schiffsmakler, als Bevollmächtigten der Rhederei des gedachten Schiffes, Beklagten.

Das Schiff General Belgrano war in Hamburg Schulden halber öffentlich verkauft worden und hatte ein Nettoprovenü von Bco. ℳ 12,288. 3 ß geliefert, worauf der frühere Capitain des Schiffs, Samuel Blagdon, gegen R. M. Sloman jun., als Bevollmächtigten der Rhederei, eine Klage auf Bezahlung von £ 127 erhob, indem sein, des Capitain Blagdon, Anspruch vor allen anderen Forderungen rücksichtlich des erlangten Schiffserlöses privilegirt und mit einem Pfandrecht daran versehen sei. Sloman opponirte die Einrede der Incompetenz, weil die Rhederei in England ansässig sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. December 1856:

da dem Kläger das Recht nicht denegirt werden kann, seinen behaupteten Anspruch auf einen Theil des Verkaufsertrages, den das hieselbst Schulden halber öffentlich verkaufte Schiff General Belgrano geliefert hat, im hiesigen foro geltend zu machen,

daß die opponirte Incompetenz-Einrede zu verwerfen.

285.

A. B. Tornquist mand. nom. Capt. G. M. Meinzolt, Schiff Tombola, Kläger, gegen Hochgreve & Vorwerk, Beklagte.

Hochgreve & Vorwerk hatten das Schiff Tombola Capitain Meinzolt en rouche für eine Reise von Pernambuco nach Valparaiso und von da nach Europa gechartert; in der Chartepartie war eine Ladefähigkeit von wenigstens 210 tons Zucker oder Salpeter in Säcken zugesichert und ein näher bestimmter Abzug von der Fracht, im Falle einer geringeren Ladefähigkeit, stipulirt worden. In Pernambuco waren nur 202 tons eingenommen worden. Dies hatte der Capitain in Valparaiso auf der Chartepartie bescheinigt und zugleich bemerkt, daß sein Schiff dadurch vollständig beladen worden sei. In Folge dessen wurden, von dem dort, in Valparaiso, zahlbaren Theil der Frachtsumme, für 8 tons, welche an der garantirten Ladefähigkeit fehlten, £ 28 abgezogen. Auf der Rückreise von Valparaiso nach Hamburg sollten noch weniger als 202 tons eingenommen worden sein, wie Hochgreve & Vorwerk behaupteten. Doch wollten dieselben auf diese Differenz keine Rücksicht nehmen, sie beanspruchten auch wegen dieser Rückreise nur einen Frachtabzug für 8 tons, welche an der garantirten Ladefähigkeit fehlten, mit Bco. ℳ 439. 1 β. Capitain Meinzolt erkannte die Rechtmäßigkeit dieses Abzugs nicht an und klagte diese, von der in Hamburg fälligen Fracht zurückbehaltenen, Bco. ℳ 439. 1 β ein. Er behauptete, daß das Schiff die garantirte Ladefähigkeit allerdings habe, und führte mehrere Gründe an, derentwegen jene seine Bescheinigung auf der Chartepartie nicht für maßgebend und richtig zu erachten sei.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 10. December 1856:

da die auf der beklagtischerseits producirten Chartepartie befind-

liche Bescheinigung des Klägers de dato Valparaiso 28. Mai d. J., nach welcher das Schiff Tombola die garantirte Ladefähigkeit von 210 tons Zucker oder Salpeter in Säcken bei der Beladung in Pernambuco nicht dargeboten hat, im vorliegenden Fall, in welchem das Schiff für eine runde Summe hin und zurück gechartert ist, unbedenklich nicht bloß für den wegen der Hinreise, sondern auch für den wegen der Rückreise den Beklagten nach Inhalt der Charterpartie zustehenden Frachtabzug als maßgebend zu erachten ist,

daß mand. nom. Kläger mit seinem erhobenen Frachtanspruch, soweit derselbe noch streitig ist, abzuweisen sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration des Klägers, welcher erst am 16. December 1856 zur Einlegung des Rechtsmittels der Restitution citirt hatte, am 22. Januar 1857 in restitutorio:

da, bei hier unzweifelhaft vorliegender Frachtsache, das Rechtsmittel der Restitution intra triduum interponirt werden mußte, daß das vorliegende, vom Kläger gegen das, übrigens auch völlig legale, Erkenntniß der zweiten Kammer vom 10. v. M. angebrachte, Restitutionsgesuch wegen nicht observirter Formalien zurückzuweisen.

286.

Dr. Sutor mand. nom. J. H. Höpcke in Harwich, Kläger, gegen C. A. Auffm'Ordt, in Vollmacht der Neuen Dritten Assecuranz-Compagnie, Beklagten.

Im Spätherbst des Jahres 1855 trat das Schiff Immanuel, Eigenthum des J. H. Höpcke und geführt von dessen Schwager Capitain Brodersen, eine Reise von Hamburg nach England an. In diesem Schiff waren durch C. J. Nissle, für Rechnung wen es angeht, angeblich im Auftrag des Höpcke, zwei Kisten bei C. A. Auffm' Ordt in Vollmacht der Neuen dritten Assecuranz-Compagnie in zwei Policen versichert worden. Dieselben waren, die eine zu Bco.$ 1500, die andere zu Bco.$ 1100 taxirt, und als deren Inhalt resp. Kleidungsstücke, zwei goldene Uhren mit Ketten — und silberne Messer und Gabeln angegeben worden. In der Police über erstere Kiste war

die versicherte Reise von Hamburg via Northham bei Southampton nach Harwich bezeichnet, und hatte der Schiffer in Betreff dieser Kiste nur einen Empfangschein gezeichnet. Die zweite Kiste ward für die Reise von Cuxhaven nach Harwich versichert und hatte Brodersen über diese ein Connossement gezeichnet, welches den Rheder Höpcke als Ablader bezeichnete und in dessen Händen blieb. Das Schiff mußte, nachdem es eben Cuxhaven passirt hatte, wegen eines Leckes dahin zurückgehen, und wurde daselbst eine Reparatur des Schadens vorgenommen, welche erst im März 1856 beendet ward. Am 20. März ging das Schiff wieder ab, ward indessen bald leck und sank am 22. März bei gutem Wetter in die See. In einen neben dem Schiffe liegenden Ever wurden Segel, Anker, Tauwerk, Proviant und Kleidungsstücke der Mannschaft, von der Ladung jedoch nichts, auch nicht jene 2 Kisten, gerettet. Bei entstandenem Verdacht einer Wegsetzung des Schiffs gegen den Capitain Brodersen und gegen Höpcke ward eine Criminal-Untersuchung eingeleitet, welche indessen ohne Erfolg blieb und zur Freisprechung Beider von der Instanz führte. Höpcke machte nun gegen C. A. Auffm'Ordt in Vollmacht einen Totalschaden jener zwei Kisten geltend und klagte deren zu Bco. ℳ 2600 zusammen taxirten Werth ein. Die von dem Beklagten gemachten Einwendungen sind, soweit über dieselben erkannt worden, mit Leichtigkeit aus den mitgetheilten Entscheidungen zu ersehen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 10. December 1856:

da der Versicherer den Beweis der ertheilten Versicherungsordre nach §§ 2, 3 und 132 des Revidirten Allgemeinen Plans Hamb. See-Versicherungen zu fordern berechtigt ist, auch der Umstand, daß der Auftrag zur Versicherung nicht schriftlich ertheilt worden, keine Ausnahme begründet;

da die im Schlußsatz des § 38 des Allgemeinen Plans in Betreff des Cargadeurs enthaltene Bestimmung nur dahin verstanden werden kann, daß der Versicherte für solche Schuld, Versäumniß oder Versehen seines Cargadeurs, durch welche der eingetretene Schaden in irgend einer Weise veranlaßt worden, aufzukommen habe, weshalb es auf die Untersuchung der Frage, ob Capitain Brodersen in Betreff der in Rede stehenden Kisten die Stellung eines Cargadeurs eingenommen, nach Sachlage nicht ankommt,

da dadurch, daß der Kläger die eine der versicherten Kisten im Nothhafen zu Cuxhaven geöffnet und einen Chronometer, angeblich um denselben repariren zu lassen, herausgenommen haben will, der vom Beklagten übernommene Risico weder in Betreff der ganzen betreffenden Kiste, noch in Betreff des Chronometers, vorausgesetzt, daß derselbe vor Abgang des Schiffes von Cuxhaven wieder an Bord gekommen, beendigt wurde,

daß die aus diesem Umstand, so wie die aus § 38 des Allgemeinen Plans entnommene Einrede zu verwerfen, in Betreff der ertheilten Versicherungsordre aber mand. noie. Kläger den Beweis zu führen habe:

daß sein Mandant den C. J. Nissle zum Abschluß der in Rede stehenden Versicherungen beauftragt habe;

da, betreffend sodann die vom Beklagten in Abrede gestellte Verladung der versicherten Kisten, der Beweis der Verladung versicherter Gegenstände an und für sich dem Versicherten obliegt,

da bei Beurtheilung der Frage, ob im vorliegenden Fall dieser Beweis durch das bis jetzt Beigebrachte schon geführt worden, in Erwägung zu ziehen ist:

1) daß über die zu Bco. ℳ 1500 taxirte und versicherte angeblich hier verladene Kiste kein Connossement, sondern nur ein Empfangschein existirt, daß die Kiste nicht im Manifest aufgeführt, bei der zollamtlichen Revision in Neuhaus nicht gefunden und bei der Löschung der Ladung in Cuxhaven nicht mitgelöscht worden,

2) daß der erwähnte bei den Untersuchungsacten befindliche Empfangschein, abgesehen davon daß die Kiste in demselben gar nicht näher bezeichnet worden, schon deshalb von geringem Werthe ist, weil die unter gewöhnlichen Umständen ganz unbedenkliche Präsumtion, daß eine einmal verladene Waare auch bei eingetretenem Unglücksfall noch an Bord gewesen, im vorliegenden Falle nicht unbedingt stattfindet, indem die hier in Rede stehende Kiste mit dem Act der Verladung gar nicht der Disposition des Abladers entzogen worden, der Kläger vielmehr noch in Cuxhaven Zugang zu derselben gehabt, namentlich einen Chronometer herausgenommen und später wieder hineingelegt haben will,

3) daß auf die Aussagen der Schiffsleute kein Gewicht zu legen ist, indem dieselben bei ihrer ersten Vernehmung auf der Schiffs-

registratur von den fraglichen Kisten gar nichts wissen, später aber übereinstimmend angeben, daß sie in einem Schrank in der Cajüte kleine Kisten haben stehen sehen, deren sie früher deshalb keine Erwähnung gethan, weil sie dieselben für Proviantkisten gehalten haben — es fehlt bei dieser Aussage jede Erklärung darüber, wodurch die Leute seit ihrer ersten Vernehmung zu der Annahme gekommen sind, daß die Kisten dennoch zur Ladung gehörten, so daß die spätere Aussage einerseits verdächtig, andererseits aber irrelevant ist, indem durch nichts constatirt worden, daß jene Kisten, wenn die Leute dieselben wirklich in der Proviantkoje gesehen haben, nicht in der That Proviantkisten gewesen sind —,

4) daß über die zu Bco.✗ 1100 taxirte und versicherte, angeblich in Cuxhaven an Bord gekommene Kiste zwar ein Connossement gezeichnet, dieses Connossement aber, obgleich von Cuxhaven datirt, doch ersichtlich hier in Hamburg, also vor wirklich stattgehabter Verladung, von Capt. Brodersen ausgestellt ist, da demselben die Kiste, als er per Dampfboot nach Cuxhaven abging, um die Führung des inzwischen reparirten Schiffes wieder zu übernehmen, von dem Kläger mitgegeben sein soll, — überdies lautet dieses Connossement, ebenso wie die wegen der in Rede stehenden Kiste gezeichnete Police (letztere abweichend von der Police wegen der angeblich in Hamburg verladenen Kiste) auf Northham als Bestimmungsort, während der Kläger als Empfänger beider Kisten einen Mr. Cooper bei Harwich bezeichnet; auch ist das Connossement dem Letzteren gar nicht eingesandt, vielmehr will der Kläger, welcher wegen der Kisten mit dem angeblichen Destinatair auch nicht einmal correspondirt hat, seinem Schwager, dem Capitain Brodersen, das Nöthige blos mündlich zu bestellen aufgetragen haben —,

da bei dieser Sachlage und Angesichts der sonst vorliegenden allgemeinen Verdachtsgründe — wohin namentlich das völlig unerklärt gebliebene Wegsinken des Schiffes bei ruhiger See, die offenbar viel zu hohe Versicherung desselben und der Umstand gehört, daß der Capt. Brodersen die beiden von seinem Rheder und Schwager ihm zur Besorgung speciell übergebenen kleinen Kisten mit dem ihm bekannten werthvollen Inhalt nicht geborgen hat, obgleich er volle 9 Stunden, bevor er das Schiff verließ, einen Fischever zur Seite

hatte — der Beweis der Verladung auch nicht rücksichtlich derjenigen Kiste, über welche ein Connossement vorliegt, als erbracht betrachtet werden kann,

daß mand. nom. Kläger den Beweis der Verladung, und zwar nach Maßgabe der vorliegenden Umstände dahin:

daß die fraglichen Kisten, und zwar mit dem zu Act. Nr. 5 der Untersuchungs-Acten angegebenen Inhalt, wirklich in das Schiff Immanuel für die in Rede stehende Reise verladen worden,

daß auch der vom Kläger aus der in Hamburg verladenen Kiste später herausgenommene Chronometer vor Abgang des Schiffes von Cuxhaven wieder in dieselbe hineingelegt worden,

zu führen schuldig sei.

Das Obergericht erkannte auf Appellation beider Parteien am 26. Juni 1857:

da der Versicherte seinen Anspruch an den Assecuradeur verliert nicht nur, wenn er den Unfall an der versicherten Sache selbst herbeigeführt hat, sondern auch, wenn er, nachdem der Unfall anderweitig ohne sein Verschulden eingetreten ist, durch eine positive Handlung oder durch eine ihm als Schuld zuzurechnende Unthätigkeit die sonst thunlich gewesene Rettung des gefährdeten versicherten Gegenstandes vereitelt, beziehungsweise verabsäumt,

welcher letztere Grundsatz — die Verbindlichkeit zur thunlichen Rettung aus der eingetretenen Gefahr — sowohl aus der Natur des auf Treu und Glauben beruhenden Contract-Verhältnisses sich ganz von selbst ergiebt, als auch durch positive gesetzliche und contractliche Vorschrift bestätigt ist,

vergl. Plan § 113, 114, 116, 121, 126.

Entscheidungsgründe des Oberappellations-Gerichts zum Erkenntnisse

in Sachen: Tönnies c. Cornelsen vom 24. November 1829.

Johns Söhne c. Brockmann vom Jahre 1854.

Gedr. Samml. Bd. 2. p. 869.

Holländ. Handelsgesetzbuch Art. 654. 655.
Spanisches do. Art. 921.
Code de commerce art. 381.
Preuß. Landrecht, Thl. 2. tit. VIII. § 2165.

da nun freilich der Beklagte ein Versehen, welches Capitain Brodersen in seiner Eigenschaft als Schiffer in dieser Beziehung begangen hätte, würde vertreten müssen, Capitain Brodersen jedoch hinsichtlich der hier fraglichen beiden Kisten auch als Cargadeur, für welchen der Versicherte nach § 38 des Allgemeinen Plans aufzukommen hat, angesehen werden muß, indem diese Kistchen zur regelmäßigen Schiffsladung überall nicht gehört haben, namentlich nicht unter Verantwortlichkeit und Aufsicht des Steuermanns oder seines Vertreters und der Mannschaft verladen und nicht in's Manifest eingetragen, vielmehr dem Capitain Brodersen persönlich anvertraut sind, um von ihm mit Umgehung der Zollgesetze an eine ihm aufgegebene Adresse in England überbracht zu werden, — ein Auftrag, der ersichtlich nicht in den Geschäftskreis eines Schiffers, sondern in den eines Cargadeurs gehört,

da somit die Rechtsverhältnisse, welche aus diesen verschiedenen, in der Person des Capitain Brodersen vereinigten, Qualitäten hervorgehen, den Umständen nach eine verschiedene Wirksamkeit äußern müssen, so daß der Versicherte für das, was Capitain Brodersen als Cargadeur versehen hat, verantwortlich werden kann, während er, wenn jener dasselbe als Schiffer versehen hätte, die Verantwortlichkeit dafür ablehnen könnte,

vergl. Benecke System Bd. 3. S. 199.
Emerigon traité des assurances. Bd. 1. S. 370.

da insbesondere, bei der Vereinigung beider Qualitäten des Schiffers und des Cargadeurs in einer Person, der Versicherte, dessen Cargadeur der Schiffer zugleich war, jedenfalls dann auf die Verantwortlichkeit des Assecuradeurs für das Verschulden des Schiffers sich nicht berufen kann, wenn im concreten Fall die vom Schiffer als solchen zu erfüllenden Obliegenheiten der Erfüllung derjenigen Pflichten, welche ihm als Cargadeur zukamen, nicht im Wege standen,

da nun die Umstände, unter welchen der See-Unfall erfolgte, namentlich das nur allmählige Ueberhandnehmen des Lecks, die ruhige See, die Anwesenheit eines anderen Fahrzeuges während

8—9 Stunden vor dem Wegsinken des Immanuel, durch welche jede Lebensgefahr für die Mannschaft beseitigt war, die Rettung der werthvolleren und leicht zu transportirenden Gegenstände dergestalt begünstigten, daß dieselbe ohne große Saumsal nicht wohl unterbleiben konnte, insbesondere aber auch keinen Zweifel darüber lassen, daß die beiden Kistchen hätten gerettet werden können, ohne daß deshalb Capitain Brodersen die ihm als Schiffer obliegenden Pflichten zu verabsäumen gehabt hätte, wie denn auch nicht nur die Effecten der Mannschaft und des Capitain Brodersen, sondern auch Anker und Ketten, Segel, Tauwerk und Proviant gerettet worden sind und Capitain und Mannschaft bei der Untersuchung übereinstimmend erklärt haben, daß man die Kisten sehr wohl hätte retten können, wenn man nur daran gedacht hätte,

da mithin die vorliegende Entscheidung davon abhängen muß, ob dem Capitain Brodersen die gänzliche Nichtbeachtung der Kisten bei der Rettung vom Bord des Immanuel als ein imputables Versäumniß angerechnet werden kann,

da, wenn nun auch bei der Beurtheilung einer solchen Frage im Allgemeinen mit großer Behutsamkeit verfahren werden muß, weil die Erfahrung lehrt, daß bei plötzlichen Unglücksfällen auch sonst besonnene und pflichtgetreue Personen nicht selten die nöthige Umsicht verlieren und unbesinnlich werden, doch dies nicht so weit führen kann, daß eine jede Berufung auf eine solche Unbesinnlichkeit genügt, um die sonst vorhandene Verantwortlichkeit zu beseitigen, vielmehr das richterliche Ermessen nach den Umständen des einzelnen Falles über die Zulässigkeit einer solchen Entschuldigung entscheiden muß,

da hiebei eine Erwägung der oben bezeichneten Umstände bei dem Untergang des Schiffs, verbunden mit dem Umstande, daß Capitain Brodersen sich noch kurz vor dem Eintritt des Seeunfalls mit den beiden Kisten, welche seiner besonderen Vorsorge anvertraut waren, beschäftigt hatte, umsomehr dahin leiten muß, den Capitain Brodersen — mithin nach den oben entwickelten Grundsätzen auch den Versicherten — für das Versäumniß der Rettung der Kisten verantwortlich zu erachten, als eine solche gänzliche Unbekümmertheit des Cargadeurs um die ihm anvertraute Ladung im Augenblicke der Gefahr unzweifelhaft, wenn nicht bösen Willen, doch seine Un-

fähigkeit zu diesem Amte darthut, und bei der Frage nach der Imputation in einer Sache des Berufs weder der zu einem Amte Angestellte selbst sich darauf stützen darf, daß er unfähig dazu gewesen, noch der Anstellende, daß er einen Unfähigen angestellt habe,

da es bei der präjudiciellen Natur dieses Punktes auf die übrigen von der einen und anderen Seite aufgestellten Beschwerden nicht ankommt,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 10. December v. J., auf Grund der ersten Beschwerde sub a des Beklagten, wieder aufzuheben und mand. nom. Kläger mit der angestellten Klage abzuweisen sei.

287.

Dr. Biesterfeld mand. nom. Paul M. Funck, führend das Schiff Luise, Kläger, gegen J. H. Schröder & Co., Beklagte.

Capitain Funck, Schiff Luise, hatte 927 Kisten Zucker an J. H. Schröder & Co. gebracht. Die Fracht war nach dem im Connossement angegebenen Gewicht der Kisten zu bezahlen, und klagte Capitain Funck einen Frachtrest von Bco.℔ 293. 12 ß ein.

J. H. Schröder & Co. bestritten von diesem eingeklagten Betrag die Summe von Bco.℔ 200. 7 ß, weil in Folge eines Schreib- oder Rechnenfehlers bei 27 Kisten das Gewicht zu hoch angegeben sei.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 13. December 1856:

da der Kläger ausweise des Connossements (Anl. 2) 32 sh. 6 d. Fracht für jede Ton von 2240 ℔ net Invoice weight zu fordern hat,

derselbe aber, nachdem er das von den Abladern aufgegebene und im Connossement verzeichnete Factura-Gewicht bona fide für die Frachtbezahlung als richtig angenommen hat, einen bei der Aufmachung dieses Gewichts ersichtlich vorgefallenen Schreib- oder Rechnenfehler sich so wenig zu Nutzen machen darf, wie ihm im umgekehrten Fall ein solcher Fehler, ungeachtet des von ihm gezeichneten Connossements, zum Nachtheil gereichen dürfte,

da auch der Umstand, daß im vorliegenden Fall der im Connossement enthaltenen Gewichtsangabe ein derartiger Fehler zu Grunde liegt, aus dem von den Beklagten beigebrachten Briefe der Ablader nebst Factura und Gewichtsspecification sich ohne Weiteres zur Genüge ergiebt, indem Havanna=Zuckerkisten regelmäßig ca. 17 Arroben Netto wiegen,

daß mand. nom. Kläger mit seinem auf Bezahlung der noch streitigen Bco.✗ 200. 7 ß gerichteten Anspruch abzuweisen.

288.

Dirks & Seele, Schiffsmakler, nom. Capitain J. Fautrel, Kläger, gegen A. Lints & Co., Beklagte.

Dirks & Seele klagten Namens des Capitain J. Fautrel gegen A. Lints & Co. Bco.✗ 31. 3 ß Fracht laut Rechnung und quittirten Connossements ein, und baten, dieselben, da sie auf die zweite Citation nicht erschienen waren, in contumaciam in den libellirten Betrag zu verurtheilen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 13. December 1856 in contumaciam gegen die wiederum nicht erschienenen Beklagten:

daß dieselben ihrer Einreden für verlustig zu erklären, die eingeklagte Frachtrechnung auf Grund des beigebrachten, gehörig quittirten Connossements für justificirt zu erachten, und Beklagte demnach die libellirten Bco.✗ 31. 3 ß Fracht den Klägern zu bezahlen schuldig.

289.

J. D. Mutzenbecher Söhne, Kläger, gegen Capt. Wegener, Dampfschiff Courier, modo Dr. Heinsen, mand. nom. desselben, Beklagten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 18. December 1856:

da der Beklagte den in Rede stehenden Unfall, und daß solcher durch den vom Courier und seinem damaligen Schleppkahn herbeigeführten Wellenschlag veranlaßt wurde, nicht in Abrede stellt,

der Anspruch der Kläger aber auf Ersatz des ihnen in Folge dieses Unfalls erwachsenen Schadens — bis zur Erbringung des dem Beklagten, wie nachsteht, vorzubehaltenden Beweises — als begründet erscheinen wird, wenn wirklich der Courier zur fraglichen Zeit, entgegen strom- oder hafenpolizeilicher Vorschrift, in unrichtigem Fahrwasser oder in zu rascher Fahrt sich befand,

daß Kläger den Beweis dieses Punktes zu führen schuldig; wogegen dem mand. nom. Beklagten nicht nur der Gegenbeweis, sondern auch der Beweis vorbehalten bleibt,

daß der fragliche Zeltkahn, als derselbe kenterte, überladen gewesen sei.

Jahrgang 1857.

290.

Lorenzen & Dreyer, als Rheder des Schiffes G. H. Wappäus, Kläger, gegen John Lackmann, Beklagten.

John Lackmann charterte im December 1854 das Schiff G. H. Wappäus, welches Lorenzen & Dreyer gehörte, für eine Reise von Hamburg nach Port Adelaide zu einer en rouche Fracht von 1700 £. Die Ladung bestand größtentheils aus Holz, außerdem aber wurden noch, um den nöthigen Ballast zu geben, Mauersteine, Stahl, Eisen, Eisendraht und 90 Kisten verzinnte Bleche eingeladen. Diese letzteren Güter mußten in den unteren Theil des Schiffs und das Holz darüber gestauet werden. Die Verladung wurde durch einen von Lackmann ernannten Stauer, Ole Holm, besorgt, welcher hierüber in einer gerichtlichen Commission unter Anderem folgende Erklärung abgab: „Er habe im Auftrage des Befrachters die fragliche Stauung zu besorgen gehabt, was, wie in anderen Fällen, in der Art geschehen sei, daß er die erforderlichen Anordnungen, wie gestauet werden sollte, getroffen habe. Die fraglichen 90 Kisten Bleche seien seiner Bestimmung gemäß gestauet worden. Wenn er, wie vorliegend, vom Befrachter engagirt sei, komme es ihm darauf an, möglichst den Raum im Interesse des Befrachters zu benutzen; wenn aber Capitain oder Steuermann gegen seine Stauung Einspruch thäten, müsse er nachgeben, würde sich aber veranlaßt sehen, dem Befrachter davon Anzeige zu machen." — Die 90 Kisten Bleche fanden sich bei ihrer Löschung in Port Adelaide in beschädigtem Zustande, und zwar in Folge der Feuchtigkeit des darüber gestaueten

Holzes. Deren Empfänger waren Dippel Printz & Christen, die Correspondenten des Beklagten, an welche der Capitain des gecharterten Schiffs, Petersen, adressirt war. Es wurde dort nunmehr von zwei Marine-Surveyors die Stauung der eingeladenen Güter besichtigt, und erklärten dieselben in einem Attest (Anlage 5): „that the cargo of the G. H. Wappæus, Petersen Master from Hamburg, was throughout well stowed and properly dunnaged", jedoch wären die fraglichen Bleche „all more or less dammaged from the steam of the deals". Dippel Printz & Christen machten den Schiffer wegen dieser Beschädigung verantwortlich, deren Betrag durch zwei von Ersteren und dem Schiffer hinzugezogene Kaufleute auf £ 100. geschätzt wurde. Diese Summe, ferner £ 4. 4 sh. für das Stauattest und £ 2. 2 sh. für die vorgedachte Taxation, zusammen £ 106. 6 sh., zogen Dippel Printz & Christen von der Fracht ab. Der Schiffer mußte sich dies einstweilen gefallen lassen, weil er, auch bei verweigerter Fracht, zufolge der Bestimmungen der Charteparti genöthigt war, dennoch die Ladungsgüter an jene Correspondenten des Befrachters abzuliefern. Doch unterließ er nicht, rechtzeitig wegen dieses Frachtabzugs zu protestiren und sich, sowie seinen Rhedern, desfalls alle Rechte gegen den Befrachter, Lackmann, vorzubehalten. — Demnach ward später Seitens der genannten Rheder des gecharterten Schiffs gegen Lackmann eine Klage auf Bezahlung jener von der Fracht einbehaltenen £ 106. 6 sh. angestellt, und dieser Anspruch darauf gegründet, daß die Beschädigung an den fraglichen 90 Kisten Bleche lediglich durch die Beschaffenheit anderer Güter des Beklagten, nämlich die Nässe eines Theils des eingeladenen Holzes, verursacht worden sei, in Betreff dessen Derselbe ausdrücklich bei der Einladung in einem Revers erklärt habe: „daß der Capitain dieserwegen in keinerlei Weise präjudicirt sein solle", daß auch den Schiffer wegen etwaiger Mangelhaftigkeit der Stauung um so weniger ein Vorwurf treffen könne, weil dieselbe durch einen vom Beklagten selbst hinzugezogenen Stauer besorgt worden wäre. Der Beklagte dagegen erklärte diesen letzteren Umstand für irrelevant und brachte ein von zwei Hamburgischen Schiffsmaklern unterzeichnetes Gutachten bei, in welchem bemerkt war: „In Beantwortung der Anfrage, ob, falls ein zum Stauen einer Stückgüterladung benutzter Stauer von dem Befrachter, nicht vom Capitain, bezahlt werde, solches den

Capitain von der Verantwortlichkeit, die Stauung anbelangend, befreie, ist zu erwidern, daß nach den vorliegenden Erfahrungen der Capitain dem Empfänger der Ladung gegenüber stets die verantwortliche Person bleibt für richtige Stauung nach Seemannsgebrauch, wobei es ihm natürlich unbenommen bleibt, seinen Regreß an den Stauer zu nehmen, falls dessen Stauung ihm Nachtheil veranlaßt hat."

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. Januar 1857:

— — — — — — — — — — — — — —

da ferner, wenn auch der Capitain weder deshalb von jeder Verantwortlichkeit für die in Rede stehende Beschädigung befreit ist, weil dieselbe durch das vom Beklagten verladene nasse Holz entstanden, noch auch jede Verantwortlichkeit des Capitains für die Stauung deshalb erlischt, weil dieselbe unter Leitung eines vom Ablader gestellten Stauers vorgenommen wird,

doch im vorliegenden Falle, in welchem der Beklagte das ganze Schiff gechartert hatte, dem Capitain von diesem kein Vorwurf daraus gemacht werden kann, daß er die Stauung der dem Beklagten gehörenden Güter, soweit die ersichtlich in seinem Interesse angeordnete Placirung derselben im Schiffsraum in Frage stand, dem vom Beklagten zu diesem Zwecke eigends bestellten Stauer überlassen hat, zumal nach dem in Port Adelaide ausgestellten Stau-Attest (Anl. 5), sowie nach den von dem erwähnten Stauer nunmehr gegebenen Aufklärungen nicht angenommen werden kann, daß unzweifelhafte Versehen dabei vorgefallen sind,

da endlich die Kosten des erwähnten Stau-Attestes, welches die ganze Ladung betrifft, mit Recht dem Schiffer zur Last gebracht sind,

daß der Beklagte schuldig sei, £ 102. 2 sh. den Klägern zu bezahlen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation des Beklagten, am 20. Februar 1857 bestätigt.

291.

Dr. Biesterfeld subst. nom. L. Rienstädt & Co. in Harburg, mand. nom. Capitain B. L. Brongers, führend das Schiff Sophia, Kläger, gegen Friedrich Coqui, Beklagten.

Capitain Brongers hatte in sein Schiff Sophia zu Malaga einige Fässer Pomeranzen nach Hamburg an Fr. Coqui eingenommen, dieselben indessen nach Harburg gebracht und an Rienstädt & Co. ausgeliefert. Diese reparirten die äußerlich ramponirten Fässer und schickten selbige darauf mittels eines Harburger Schiffers an Coqui. Bei Auspackung der Waaren zeigte sich eine Beschädigung derselben durch Oel, welches auch in der Sophia verladen gewesen und in die Fässer eingedrungen war, und nahm Coqui den Capitain Brongers wegen dieses Schadens in Anspruch. Er weigerte sich, die Fracht zu bezahlen, welche darauf gegen ihn eingeklagt wurde. Coqui behauptete, daß der Capitain wegen der Deviation und jenes in Harburg mit den Fässern vorgenommenen Verfahrens, wodurch er ihm jede Controlle über die Stauung der Waaren entzogen habe, unbedingt für die Beschädigung aufkommen müsse.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. Januar 1857:

da der Umstand, daß die Fustagen der fraglichen laut Connossement nach Hamburg destinirten, aber in Harburg gelöschten Waare an letzterem Platz nachgesehen worden, den klagenden Schiffer nicht ohne Weiteres als verantwortlich für die in Rede stehende, vom Belaufen der Waare mit Oel herrührende, Beschädigung erscheinen läßt,

da in dem beigebrachten Attest des Harburger Schiffsbesichtigers nicht etwa gesagt ist, daß Oel auf die Pomeranzenfässer gestauet worden,

da hingegen der Schiffer dadurch, daß er die fragliche Waare gegen die Bestimmung des von ihm gezeichneten Connossements nicht mit seinem Schiffe nach Hamburg brachte, sowohl die Führung des an und für sich dem Beklagten obliegenden Beweises fehlerhafter Stauung dem letzteren wesentlich erschwert, als auch zu der Annahme, daß die Beschädigung möglicher Weise erst in Folge seines Contract-

bruchs etwa auf dem Transport von Harburg hieher entstanden, Veranlassung gegeben,

aus diesen Gründen aber sich in die Lage versetzt hat, jetzt seinerseits sowohl die richtige Stauung, als auch den Umstand beweisen zu müssen, daß der Schaden schon vor seiner Deviation eingetreten sei,

daß subst. nom. Kläger den Beweis zu führen habe,

daß die fraglichen, beschädigt gelieferten, 10 Fässer Pomeranzen ordnungsmäßig, namentlich nicht unter das ebenfalls im Schiff befindlich gewesene Oel, verstauet gewesen,

daß auch der an der Waare befundene Schaden zur Zeit seiner Abweichung von der Reise nach Hamburg bereits eingetreten gewesen sei.

292.

C. A. Rabe, Capitain des Schiffes Emma Louise, Kläger, gegen E. F. Pinckernelle, Schiffsmakler, Beklagten.

Capitain Rabe beauftragte gegen Ende des Jahres 1855 von Constantinopel aus den Schiffsmakler Pinckernelle, das Casco seines Schiffs Emma Louise für Bco.℔ 36,000. in Hamburg zu versichern, und antwortete der Letztere, er habe diesen Auftrag ausgeführt, das Schiff zu der genannten Summe für die Zeit vom 3. December 1855 bis zum 2. December 1856 versichern lassen. Als Capitain Rabe nach Hamburg zurückkam, ließ er sich die Police geben und ersah aus derselben, daß nur Bco.℔ 30,000. auf derselben gezeichnet waren. Demnach verlangte er Rückvergütung der ihm berechneten Prämie, Courtage und Stempel für Bco.℔ 6000. mit Bco.℔ 480. Pinckernelle erwiderte, er habe im December 1855 nur eine Versicherung zum Betrage von Bco.℔ 30,000. für das Schiff erlangen können, und die restirenden Bco.℔ 6000. daher selbst übernommen.

Außerdem monirte Capitain Rabe gegen Pinckernelle's Abrechnung, daß derselbe ihm für sein Guthaben im Jahre 1856 nur 3 pCt. Zinsen gutgeschrieben habe, während er sich selbst früher

5 pCt. berechnet hätte, und beanspruchte, daß dieser letztere Zinsfuß auch zu seinen Gunsten angenommen werde. Pinckernelle erwiederte, er habe, so lange er im Vorschuß gewesen, nicht blos für sich, sondern auch für die Creditpöste des Capitain Rabe 5 pCt. berechnet. Seit aber Letzterer ein Guthaben bei ihm gehabt, wären demselben eigentlich gar keine Zinsen zugekommen, weil eine Summe, welche ein Capitain bei seinem Schiffsmakler stehen habe, wie ein Depot anzusehen sei, welches jeden Tag erhoben werden könne; Kläger erhalte mithin schon mehr, als er beanspruchen dürfe, wenn ihm 3 pCt. Zinsen gutgeschrieben würden. Capitain Rabe replicirte noch, er habe den Beklagten aufgefordert, seine Gelder bestens zu placiren, jener Grund also, Letzterer hätte jeden Tag gewärtig sein müssen, daß das Guthaben von ihm zurückgefordert werde, falle hinweg.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 19. Januar 1857:

da nach Art. 2. tit. II. der Assecuranz- und Havarie-Ordnung vom Jahre 1731 „allen Maklern gänzlich verboten ist, Andere zu versichern, auch solche Assecuranz für nichtig und kraftlos gehalten werden soll", mithin die für den Risico von Bco.℔ 6000, welchen der Beklagte selbst zu übernehmen beabsichtigt hat, berechnete Prämie u. w. d. a. dem Beklagten abgesprochen werden muß,

— — — — — — — — — — — — — —

da, betreffend die Zinsberechnung für das Jahr 1856, der Kläger — abgesehen von einer besonderen Verabredung oder einem bestimmten, dem Beklagten ertheilten Auftrag, in Folge dessen der Letztere das klägerische Guthaben nicht mehr zur augenblicklichen Verfügung des Klägers zu halten hatte — höhere Zinsen als 3 pCt. den vorliegenden Umständen nach gar nicht beanspruchen kann,

daß der Beklagte schuldig sei, dem Kläger Bco.℔ 480 innerhalb 8 Tage zu bezahlen;

der Kläger aber innerhalb derselben Frist bestimmt anzugeben habe, wann und in welcher Weise er den Beklagten ersucht habe, seine Gelder bestens zu placiren, widrigenfalls der Kläger mit Einwendungen gegen die Berechnung von 3 pCt. Zinsen nicht weiter gehört werden wird.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation des Beklagten, am 13. März 1857 bestätigt.

293.

Gebrüder Schiller & Co. als correspondirende Rheder des Hamburger Dampfschiffs Pollux, früher geführt von Capitain Schade jetzt von Capitain Romens, Kläger, gegen die Harburg-Englische Dampfschifffahrts-Gesellschaft als Rhederei des Hannoverschen Dampfschiffes Lütcken, Capitain Dittmann, Beklagte.

Vergl. in Nr. 282 ein früheres Erkenntniß in dieser Sache.

Das den Klägern gehörige Dampfschiff Pollux hatte dem beklagtischen Dampfschiff Lütcken in der Nacht vom 18./19. März 1856 unweit der Insel Neuwerck Nothhülfe gebracht und verlangten Jene hiefür eine Vergütung von Bco. ℳ 5000, welche sie gegen dessen Rhederei einklagten.

Die von dem damaligen Führer des Pollux, Capt. Schade und dessen Mannschaft belegte Verklarung schilderte den Hergang im Wesentlichen folgendermaßen: Auf der Reise von London nach Hamburg am 18. März 1856 wurden sie um 8 Uhr Abends das Feuerschiff und die Feuer auf Neuwerck gewahr. Etwas später sahen sie ein Dampfschiff, welches Leuchtsignale machte, konnten aber deren Bedeutung nicht erkennen. Um 9 Uhr kamen sie bei der Lootsgalliote an, und erzählte der Lootse Beckmann, welchen sie dort an Bord nahmen, daß ein Dampfschiff, vermuthlich der Lütcken, außerhalb des Feuerschiffes vor Anker liege und wahrscheinlich Beschädigung an der Maschine oder auch Mangel an Kohlen habe, indem derselbe seit Morgens 7 Uhr schon dort gelegen und beständig Signale gemacht habe. Da wegen des starken Ost-Süd-Ost-Windes der Lootse die Lage des Lütcken als gefährlich darstellte, kehrte Capitain Schade wieder um, in der Absicht, dem Schiff die nöthige Hülfe zu leisten. Um 11 Uhr Nachts kam er bei dem Lütcken an und erfuhr, daß es demselben an Kohlen fehle. Die See ging aber sehr hoch und war es aus dem Grunde nicht möglich, Kohlen in einem Boot heran zu bringen, auch konnten sich die beiden Schiffe nicht ohne Gefahr neben einander an die Seite legen. Deshalb

ward beschlossen, den Lütcken in die Elbe einzuschleppen, zu welchem Ende Letzterer dem Pollux eine Trosse zuwerfen sollte. Dies zu bewerkstelligen, wurden wegen des hohen Seegangs längere Zeit vergebliche Versuche gemacht, bei denen die Schiffe einmal so stark an einander geriethen, daß die Gallion des Pollux und das Heck des Lütcken beschädigt wurden. Endlich um 12 Uhr Nachts gelang es mittels eines Boots, welches der Lütcken gewagt hatte auszusetzen, dem Pollux eine Trosse zu bringen, worauf dieser ersteres Schiff nach Cuxhaven ins Schlepptau nahm, woselbst sie am 19. März Morgens 8 Uhr anlangten. — Mit dieser Verklarung stimmte sowohl eine von den Klägern beigebrachte Deposition des Lootsen Beckmann, als auch im Wesentlichen ein beklagtischerseits producirter Auszug aus dem Schiffs-Journal des Lütcken überein, in welchem letzteren übrigens noch bemerkt war, daß der Lütcken in 9 Faden Tiefe ohne Gefahr gelegen habe, als der Pollux zu ihm herangekommen sei.

Die Kläger erachteten ihre Forderung eines Hülflohns von Bco.✗ 5000 nach den in der Verklarung bezeugten Umständen für vollkommen gerechtfertigt. Es gehe nämlich daraus hervor, daß der Lütcken in großer Gefahr gewesen wäre, indem derselbe ohne Kohlen sich nicht bewegen konnte und den Wellen preisgegeben war. Um aufzusegeln sei er zu schwer beladen, und um aufzutreiben der Wind zu contrair gewesen. Hätte sich der Wind geändert, wäre er trotz des Ankers auf den Strand geschleudert worden. Es habe aber ebenfalls der Pollux sich einer namhaften Gefahr ausgesetzt, als derselbe dem Lütcken zu Hülfe eilte, indem bei dem hohen Seegang eine starke Beschädigung der schwer beladenen Schiffe, welche sich einander zu nähern suchten, durch Aneinanderstoßen zu befürchten war. Der Pollux sei mehrfach dem Lütcken ins Heck gerathen, so daß auch die Gallion des Ersteren beschädigt worden wäre, es hätte aber sehr leicht eine noch viel bedeutendere Collision sich ereignen können. Ferner wäre der erhebliche Aufwand des Pollux an Zeit, Mühe und Kosten zu berücksichtigen. Derselbe hätte schon am 18. März Abends 10 Uhr in Cuxhaven sein können, wenn er nicht nach dem Lütcken umgekehrt wäre, sei aber dieser Hülfsleistung wegen erst am 19. März Morgens 8 Uhr dort eingetroffen; solche Verzögerung, wenn auch vielleicht bei Segelschiffen in der Regel

wenig nachtheilig, wäre doch bei Dampfschiffen von sehr erheblicher Bedeutung. Die Beschädigung des Pollux durch den Lütcken und die Kosten des größeren Kohlenconsums seien auf Bco. ℳ 400 zu taxiren. Vor allen Dingen aber werde die erhobene Forderung aus dem Grunde nicht zu hoch erscheinen, weil der Werth der zwei Schiffe und ihrer Ladungen, welcher der Gefahr ausgesetzt gewesen sei, ein sehr bedeutender gewesen wäre, wohl zusammen auf eine Million Mark Banco geschätzt werden könnte, und außerdem auch die Gefahr, in welcher das Leben der Passagiere und Mannschaft beider Schiffe geschwebt habe, in Betracht komme.

Die beklagtische Dampfschifffahrts-Gesellschaft entgegnete, daß nicht der Fall eines Hülflohns, sondern der eines Bugsirlohns vorliege, weil die beiden Schiffe sich in keiner Gefahr befunden hätten, namentlich auch nicht der Lütcken, indem derselbe jenseits des Feuerschiffs gelegen habe, an einer Stelle, wo er 4 Wochen gefahrlos bleiben konnte. Bei günstigem Wind hätte er auch ohne Kohlen aufsegeln, auch mit der Fluth, wenn der Wind nur nicht zu ungünstig war, leicht nach Cuxhaven eintreiben können. Ferner sei die vom Pollux verwendete Zeit und Anstrengung sehr unbedeutend und der Werth beider Schiffe und ihrer Ladungen viel geringer als die von den Klägern angegebene Summe gewesen, der Werth des Lütcken mit seiner Ladung habe zusammen nur etwa Crt. ℳ 240,000 betragen, auch könne nur der Werth des geretteten, nicht ebenfalls des rettenden Schiffes in Berücksichtigung kommen. Aus diesen Gründen werde eine Vergütung von Bco. ℳ 500 bis 600 an den Pollux hinreichend erscheinen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte, unter Zuziehung der sachverständigen Schifferalten, am 19. Jan. 1857:

> daß in Erwägung aller Umstände, wie solche sich aus der vorliegenden Verklarung, mit welcher der beklagtischerseits beigebrachte Journalauszug im Wesentlichen übereinstimmt, ergeben, den Klägern für die fragliche, dem beklagtischen Dampfboot Lütcken geleistete, Hülfe hiemit die Summe von Bco. ℳ 2000 zu adjudiciren, und ist Beklagte solchen Betrag innerhalb 8 Tage den Klägern zu bezahlen schuldig.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation beider Parteien, am 2. März 1857 bestätigt.

294.

R. M. Sloman jun., nom. Capitain Wendt Schiff Phönix, Kläger, gegen Piper & Warmünde, Beklagte.

Piper & Warmünde hatten aus dem Schiff Phönix Capt. Wendt 300 tons Steinsalz zu empfangen laut Connossement, in welchem eine Löschzeit von 10 working days und ein Ueberliegegeld von 5 £ per Tag stipulirt war. Es wurden 4 Tage mehr zum Löschen gebraucht, und klagte Capt. Wendt für dieselben ein Ueberliegegeld von Bco. ℳ 277. 4 ß ein. — Piper & Warmünde weigerten sich das Ueberliegegeld zu zahlen, weil sie an 4 Tagen durch Eis an der Löschung wären gehindert worden, daher die unentgeltliche Löschzeit um die gleiche Anzahl Tage verlängert worden wäre. — Capitain Wendt bestritt die Eisbehinderung, und hielt die Berufung der Beklagten auf dieselbe auch aus dem Grunde für unstatthaft, weil ungeachtet derselben die Löschung innerhalb der stipulirten 10 Tage hätte beendet werden können, indem 6 Tage dazu genügend gewesen wären.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 21. Januar 1857:

da nach den beiderseitigen Erklärungen nur noch die für 4 Ueberliegetage geforderten £ 20 in Frage stehen,

da es rücksichtlich dieser Forderung darauf ankommt, ob die Löschung wirklich während vier von den laut Connossement den Beklagten zustehenden 10 Löschtagen als durch Eis verhindert angesehen werden muß,

dies aber nach Inhalt der beklagtischerseits beigebrachten und klägerischerseits anerkannten Auszüge aus den Witterungsberichten der Börsenhalle allerdings der Fall ist, indem ausweise derselben anzunehmen ist, daß die Schutenfahrt im Hafen während dreier Tage des betreffenden Zeitraums gänzlich gehemmt, an den übrigen Tagen aber mehr oder weniger behindert war,

daß der Kläger mit seiner auf Bezahlung von £ 20 Ueberliegegeld gerichteten Forderung abzuweisen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte in restitutorio auf Imploration des Klägers am 2. Juli 1857:

da der hier vorliegende Liegegeldanspruch als ein Frachtanspruch

zu erachten ist, mithin die erst am 30. Januar d. J. erfolgte Einwendung des Rechtsmittels nach art. 36 der Handelsgerichts-Ordnung nicht rechtzeitig geschehen ist,

übrigens auch das angefochtene Erkenntniß dem Kläger zu einer begründeten Beschwerde keine Veranlassung giebt,

daß es bei dem Erkenntnisse der zweiten Kammer vom 21. Januar d. J. zu belassen.

295.

C. W. & M. C. Möller mand. nom. A. Chaigneau in Antwerpen, Kläger, gegen Capitain Patten, führend die englische Bark Penningham modo R. M. Sloman jun. Schiffsmakler als Caventen, Beklagten.

S. Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 2 S. 247. flg. S. 364.

A. Chaigneau hatte laut einer in Liverpool abgeschlossenen Chartepartie das beklagtische Schiff Penningham zu einer Reise von Triest nach einem Hafen Großbritanniens oder des Continents zwischen Havre und Hamburg für eine Ladung Bohnen oder andere Güter gechartert, mit der Befugniß, dasselbe für eigene Rechnung mit Stückgut zu afterverfrachten. Die Fracht war in der Chartepartie für Bohnen festgesetzt, und für Laden und Löschen zusammen eine Liegezeit von 40 Tagen, und ein Ueberliegegeld von 4 £ per Tag bestimmt. Chaigneau ließ in Triest für seine Rechnung das Schiff mit Stückgütern beladen. Dieselben waren von leichtem Gewicht und der Capitain daher genöthigt, vom Correspondenten des Befrachters sich Steinballast geben zu lassen. In Triest wurde die Beladung in 43 Tagen und in Hamburg die Löschung in 12 Tagen, nachdem sich der Capitain respective zum Laden und Löschen bereit erklärt hatte, beendet.

Nach Ankunft des Schiffes in Hamburg klagte Chaigneau gegen Capitain Patten auf Ertheilung einer Abrechnung über die verdiente Connossementsfracht und Auskehrung des ihm zukommenden Saldo. Patten reichte seine Abrechnung ein, in welcher von der Connossementsfracht außer der Chartepartiefracht insbesondere noch 60 £ Ueberliegegeld für 15 Tage, indem statt der concedirten

40 Liegetage 55 für Laden und Löschen gebraucht seien, in Abzug gebracht waren. Der Kläger wollte diesen Ueberliegegeld-Anspruch nicht anerkennen, weil in die Ladezeit 6 Sonntage und 1 Feiertag und in die Löschzeit 2 Sonntage gefallen seien, auch die Löschung an mehreren Tagen durch Eisgang behindert worden sei. Er beanspruchte ferner für jenen von seinem Correspondenten dem Schiffe gelieferten Ballast eine Vergütung von 15 fl. — Der Beklagte entgegnete: die stipulirten 40 Liegetage seien als laufende Tage, mit Einschluß der Sonn- und Feiertage, zu berechnen, da sie schlechtweg als „days" nicht als „working days" festgesetzt wären; eben so wenig könne ein Theil der benutzten Löschzeit wegen Eisgangs aus der Berechnung wegfallen, weil derselbe kein absolutes Hinderniß der Entlöschung gewesen sei, die Schutenfahrt im Hafen nicht gänzlich gehemmt habe; jene 15 fl. für Ballast endlich dürften dem Schiffe aus dem Grunde nicht zur Last fallen, weil die ihm zukommende Fracht so zu berechnen wäre, als wenn dasselbe eine volle Ladung Bohnen erhalten hätte, in dem Falle aber kein Ballast nöthig gewesen wäre.

In allen diesen Punkten wurde zu Gunsten des Beklagten erkannt.

Die erste Kammer des Handelsgerichts sprach sich in ihrem Erkenntniß vom 29. Janr. 1857 darüber folgendermaßen aus:

da die in der Charteparties für Laden und Löschen an fremdem Platze stipulirte Liegezeit von 40 Tagen keineswegs von working days, sondern von running days zu verstehen ist, also, da zu Triest bis zu beendigter Beladung 43 Tage und hieselbst bis zur gänzlichen Entlöschung nach dem Tage, an welchem sich Capitain Patten zum Beginn derselben bereit erklärte, 12 Tage verflossen sind, die klägerische Monitur gegen den Liegegeldposten von £ 60 als unbegründet erscheint,

da auch die 15 fl. für Ballast dem Schiffe nicht zur Last kommen dürfen, weil demselben eine Ladung, mit welcher es segeln konnte, gegeben werden mußte.

Dies Erkenntniß wurde in restitutorio auf Imploration der Kläger am 14. Febr. 1857 von der zweiten Kammer des Handelsgerichts bestätigt:

da auch in England bei Berechnung einer nur nach „days" be-

stimmten Liegezeit die Sonn- und Festtage mitgerechnet werden, wenn nicht — wie dies für Schiffe, die auf der Themse löschen, in einem bestimmten Fall allerdings geschehen ist — ein entgegenstehender Platzgebrauch nachgewiesen wird,

vergl. Abbott (Lord Tenterden) 10. Ausgabe von 1856. S. 222.

Maude and Pollock, a compendium of the law of merchant shipping. London 1853. S. 178.

The law of carriers of goods and passengers by Chitty and Temple. London 1856. S. 214.

The master mariners handbook and shipowners vademecum of mercantile marine law. London 1852. S. XXXXV.

da es hienach keinem Zweifel unterworfen sein kann, daß unter den 40 Tagen, welche in der hier fraglichen in Liverpool abgeschlossenen Chartepartie zum Laden und Löschen in nicht englischen Häfen stipulirt worden, nur laufende Tage zu verstehen sind,

da ferner eine etwaige Behinderung der hiesigen Löschung durch Eis im vorliegenden Falle lediglich den Befrachter trifft,

da endlich die 15 fl. für Ballast — auch abgesehen von dem im Erkenntnisse a quo hervorgehobenen, übrigens völlig zutreffenden Grunde — schon deshalb dem Befrachter zur Last fallen, weil die Parteien darüber einig sind, daß dem Schiffe eine Fracht, als wäre es mit Bohnen voll beladen gewesen, zukommt, bei einer Ladung Bohnen aber das Schiff keines Ballastes bedurft hätte.

296.

C. G. Endelmann & Co., Kläger, gegen Dirks & Seele nom. Capitain Fautrel, Dampfschiff le Hambourg, Beklagte.

Capitain Fautrel hatte Anfang December 1856 mit dem Dampfschiff le Hambourg von Havre 3 Ballen Crin végétal an Lints & Co. in Hamburg gebracht. Das Connossement bezeichnete Letztere als Empfänger, war übrigens nicht an Ordre ausgestellt. Da Lints & Co. die Güter nicht abholen ließen, löschte der Capitain

sie in einen Leichter, in welchem dieselben 13 Tage verblieben, und ließ sie dann in einem Lager am Lande verwahren. Hernach meldeten sich C. G. Endelmann & Co. als Empfänger von 2 Ballen, indem sie ein von Lints & Co. an sie in blanco indossirtes Connossement und einen von denselben ausgestellten Auslieferungsschein vorzeigten. Da sie sich wegen deren Auslieferung mit dem Capt. Fautrel nicht einigen konnten, stellten sie gegen ihn eine Klage darauf an.

Der Beklagte bestritt die Legitimation der Kläger, weil das Connossement nur an Lints & Co. nicht auch an deren Ordre ausgestellt sei und behauptete eventuell, daß Kläger lediglich als Cessionare der Letzteren anzusehen seien, daher sich auch die ihm gegen Diese zustehenden Einreden gefallen lassen müßten. Gegen Lints & Co. habe er nun frühere Fracht-Ansprüche zum Belauf von Bco.℔ 65. 15 ß und wolle für diese Forderung die Waaren retiniren. Nach Bezahlung dieser Summe, ferner Bco.℔ 17. 10 ß Fracht der 2 Ballen, Crt.℔ 104 Leichtergeld — nämlich 13 Tage à 12 ℔ für die 3 Ballen, wovon ²/₃ auf die beiden von Endelmann & Co. in Anspruch genommenen Ballen kämen — und Crt.℔ 1. 4 ß Lagerkosten, stehe der Entgegennahme der Waaren Nichts im Wege.

Endelmann & Co. wollten nur die auf den 2 Ballen haftenden Spesen, die Fracht und die Lagerkosten bezahlen. Leichterkosten könnten nicht gefordert werden, denn es pflegten die ankommenden Dampfschiffe bekanntlich regelmäßig ihre ganze Ladung sofort in Leichter zu löschen und die Empfänger hieraus ihre Güter zu entnehmen, ohne irgend welches Leichtergeld bezahlen zu müssen. Außerdem sei das geforderte Leichtergeld viel zu hoch berechnet. Zur Begründung ihrer Legitimation beriefen sie sich unter Anderem noch auf 2 Briefe der Absender der Waaren, welche sie beibringen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 31. Januar 1857:

da die Kläger durch den Besitz des indossirten Connossements, den von Lints & Co. ausgestellten Auslieferungsschein und die beigebrachten Briefe aus Troyes und Havre vom 1. und 3. Decbr. v. J. vollständig zur Entgegennahme der in Rede stehenden Waaren,

und zwar gegen Erstattung der auf denselben haftenden Fracht und Unkosten, legitimirt sind,

da es auch — so viel die Beklagten betrifft — völlig unzulässig ist, daß ein Leichtergeld für 13 Tage à 12 ℔ per Tag auf 3 Ballen Waaren, wiegend zusammen 200 Kilogr., geworfen werden soll, vielmehr den Beklagten, welche überdies die Waare wegen anderweitiger Forderung an die im Connossement bezeichneten Empfänger zu retiniren beabsichtigten, unzweifelhaft die Pflicht oblag — falls der Leichter nicht ohnehin zu anderen Zwecken von ihnen engagirt war — für eine auch in Beziehung auf die entstehenden Kosten angemessene Lagerung der Waare Sorge zu tragen,

daß den Beklagten für die hier in Rede stehenden 2 Ballen an Lagermiethe und Unkosten im Ganzen Bco. ℔ 20 zuzusprechen, die Beklagten demnach schuldig seien, die fraglichen 2 Ballen Crin végétal C. G. E. Nr. 82, 83 den Klägern gegen Erstattung von Bco. ℔ 17. 10 ß und Bco. ℔ 20 Unkosten sofort auszuliefern.

297.

E. Rosenberg, Kläger, Impetrant, gegen Capitain C. Kipp, führend das holländische Schiff Zwyger, modo Dr. Knauth, mand. nom. desselben, Beklagten, Impetraten.

Capitain J. H. Witkop, welcher sich in Laguayra zu einer Reise nach Hamburg mit dem holländischen Schiff Zwyger anschickte, übernahm dort von Merlo & Co. ein Päckchen zur Beförderung an E. Rosenberg, und stellte über dasselbe nachstehenden, später als Anlage 3 producirten, Schein aus:

„Ich, Capitain J. H. Witkop, von der holländischen Brigg Zwyger, bescheinige, von den Herren A. Merlo & Co. hierselbst ein versiegeltes Packet, mit Adresse: Herrn E. Rosenberg, Hamburg, empfangen zu haben, welches ich mich verpflichte, nach meiner Ankunft daselbst franco an die genannte Adresse abzuliefern.

Laguayra, 16. August 1856. J. H. Witkop.

Drei Scheine von gleichem Inhalt für einen geltend gezeichnet."

NB. An der Stelle von „franco“ standen im Schein anfänglich die Worte: „gegen Vergütung von 2 ℳ Banco“, welche indessen hernach durchgestrichen wurden.“

Von Laguayra ging Capitain Witkop zunächst nach Puerto Cabello, um seine Ladung nach Hamburg zu completiren. Daselbst wurde die Mannschaft vom gelben Fieber ergriffen. Der größte Theil derselben und ebenfalls Capitain Witkop starben, auch die Ueberbleibenden befanden sich längere Zeit im Hospital. Nach dem Tode des Capitain Witkop kam der Ablader jenes Päckchens nach Puerto Cabello, um seine Interessen wegen desselben wahrzunehmen, fand es indessen nicht mehr vor, als dessen Inhalt gab er Perlen an. Das Schiff wurde von Capitain C. Kipp nach Hamburg geführt, und daselbst von E. Rosenberg, dem Adressat des Päckchens, wegen Bezahlung seines Werths mit Bco.ℳ 5,500 in Anspruch genommen und mit Arrest belegt.

Capitain Kipp entgegnete, daß jener Schein des früheren Capitain Witkop durchaus nicht die Bedeutung eines Connossements habe und nur eine persönliche Verpflichtung des Letzteren, nicht auch eine Verbindlichkeit des Schiffs zu begründen vermöchte. Ferner stehe dem Anspruche die Einrede der höheren Gewalt entgegen, indem der Verlust des Päckchens durch den Umstand herbeigeführt sei, daß in Puerto Cabello die ganze Mannschaft vom gelben Fieber ergriffen worden und der größere Theil derselben gestorben wäre, so daß unmöglich im Schiffe die nöthige Ordnung hätte fortbestehen können. Auch sei der Verlust der eigenen Schuld des Abladers zuzuschreiben, weil dieser nicht sofort bei Uebergabe des Päckchens an Capitain Witkop den werthvollen Inhalt desselben angegeben habe, in welchem Falle dasselbe ohne Zweifel in größere Obhut genommen und nicht verloren gegangen wäre.

In seiner Replik berief sich der Kläger, zur Unterstützung seiner Behauptung einer für das Schiff selbst durch jenen Schein begründeten Verbindlichkeit, unter Anderem auf den Umstand, daß Capitain Witkop Mitrheder des Schiffs gewesen wäre.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. Februar 1857:

da Capitain Witkop die Anlage 3, wie ihr Inhalt ausweiset, in seiner Qualität als Capitain der impetratischen Brigg Zwyger ausgestellt hat, und es zur Begründung einer Verbindlichkeit dieses Schiffes nicht noch einer weiteren ausdrücklichen Obligirung desselben in solchem Scheine bedurfte,

da ferner daraus, daß die Ablieferung des fraglichen versiegelten Packets an den Impetranten franco geschehen sollte, nicht schon ohne Weiteres sich ergiebt, daß es sich hier nur von einer, das Interesse der Rhederei des Zwyger überall nicht concernirenden, bloßen Gefälligkeit handelte, welche Capitain Witkop den Absendern A. Merlo & Co. erzeigen wollte,

dem Impetraten jedoch der Beweis, daß die Sache sich so verhalte — bei Irrelevanz der vom Impetranten behaupteten Mitrhederschaft des Capitain Witkop — nachzulassen ist,

für den Fall der Nichterbringung dieses Beweises aber — da die opponirte Einrede der eigenen Schuld hinfällig ist — allerdings dem Impetranten Ersatz des erweislichen Werthes des fraglichen Packets — bis zur reclamirten Summe — von Seiten des impetratischen Schiffs zu Theil werden muß, sofern nicht etwa der, zur Zeit noch keineswegs vorliegende, Beweis, daß das Packet wirklich in Folge unabwendbarer Umstände abhanden kam, erbracht werden möchte,

daß der am 15. December v. J. impetrirte, gehörig prosequirte Befehl zu confirmiren,

jedoch unter Verpflichtung des Impetranten, über Inhalt und Werth des fraglichen Packets — vorbehältlich eventualiter desfalls zu liefernden weiteren Nachweises — einstweilen innerhalb 8 Tage Bescheinigung beizubringen,

quo facto mand. nom. Impetrat entweder den Beweis,

daß die in Anl. 3 zugesicherte Beförderung des daselbst erwähnten versiegelten Packets nur als eine, das Interesse der Rhederei des Zwyger überall nicht concernirende, Gefälligkeit von Capitain Witkop übernommen wurde,

oder den Beweis,

daß das fragliche Packet in Folge unabwendbarer Umstände abhanden gekommen,

zu führen haben wird.

Das Obergericht erkannte auf Appellation des Beklagten am 20. Februar 1857:

da das fragliche Packet nicht gegen Ausstellung eines Receive von den Absendern an Bord geliefert, sondern nach Nr. 12 und 13 der handelsgerichtlichen Acten dem Capitain Witkop am Lande übergeben und dann von ihm durch zwei Leute von der Schiffmannschaft an Bord geschickt ist,

da der dem Befehl zu Grunde gelegte Schein des Capt. Witkop sich selbst als ein Connossement nicht benennt,

da in demselben (im Widerspruch mit dem Interesse der Rhederei) eine Fracht nicht stipulirt ist, auch nicht etwa behauptet wird, daß dem Schiffe oder dem Charterer in Laguayra Fracht vergütet sei,

da in dem Scheine die Art und Beschaffenheit des zu transportirenden Gutes (wie es doch bei der durch das Connossement für das Schiff zu begründenden Verantwortlichkeit sehr wesentlich ist) überall nicht näher angegeben, nicht minder die Bezeichnung des Empfängers von der sonst in Connossementen üblichen durchaus abweichend ist,

da endlich in demselben nicht, wie in den übrigen vom Capitain Witkop ausgestellten Connossementen, das Schiff für die Erfüllung des Contracts ausdrücklich obligirt ist,

da aus diesen Gründen jenem Scheine die umfassende und strenge das Schiff obligirende Bedeutung eines Connossements und insbesondere den Worten „von der holländischen Brigg Zwyger" die Wirkung einer Obligirung des Schiffs nicht beigelegt werden kann, vielmehr diese Worte nur als eine lediglich enunciative Demonstration in Bezug auf die Person des Ausstellers gelten dürfen, indem es unter solchen Umständen, und wenn die Aussender trotz des der Natur des eigentlichen Fracht-Contracts widersprechenden Inhaltes jenes Scheines denselben gegen das Schiff geltend machen wollten, ihre Pflicht gewesen wäre, dies deutlich in dem von Capt. Witkop ausgestellten Schein ausdrücken zu lassen, und zwar um so mehr, wenn Grund vorhanden war, das betreffende Gut nicht als Bestandtheil der ausclarirten Ladung in das Manifest, in welchem sich andere ganz unbedeutende Frachtgüter und Frachtsätze finden, aufzunehmen,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 2. Februar d. J. und die unter dem 15. December v. J. auf das Schiff Zwyger angelegte Kette wieder aufzuheben und Kläger Impetrant mit den geltend gemachten Ansprüchen an das Schiff Zwyger abzuweisen sei.

298.

J. Lourie, Kläger, Impetrant, gegen Capt. Wothcke, preußisches Schiff August Richard, modo H. H. Wübbe mand. nom. desselben, Beklagten, Impetraten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 9. Februar 1857:

da darüber kein Zweifel sein kann, daß der Beklagte für die in Seenoth geworfenen 39 Matten Taback, welche, ohne eine desfallsige Bemerkung im Connossement, auf Deck geladen waren, dem Kläger Ersatz gewähren muß, wenn es sich auch wirklich so verhalten sollte, daß die Verladung auf Deck mit Wissen und Willen des Abladers geschah,

da jedoch der Kläger nicht Ersatz nach hiesigem Börsenpreise, sondern nur nach Facturawerth beanspruchen kann, — — — —

daß zur Ausgleichung des Rechnungsverhältnisses der Parteien Kläger als Reconvent dem Beklagten, Reconvenienten, (nämlich wegen Fracht und Havarie-grosse-Beiträge) Bco.℔ 119. 15 ß zu bezahlen schuldig sei.

299.

H. W. Pott mand. nom. Capitain H. Lenck, niederländisches Dampfschiff Harburg, Kläger, gegen die Gas-Compagnie, als Rheder des Dampfschiffes Luna, Beklagte.

Das nach Amsterdam bestimmte, niederländische Dampfschiff Harburg, Capitain Lenck, wurde am 2. December 1856 auf der Elbe zwischen Stade und Glückstadt von dem, der hamburgischen Gas-Compagnie gehörenden, von Hamburg nach London gehenden,

Dampfschiff Luna angefahren, und erlitt eine bedeutende Beschädigung. Capitain Lenck lief in Glückstadt ein, ließ sein Schiff dort repariren, forderte darauf von der genannten Rhederei der Luna, nach Art. 1 und 2 tit. VIII. der Hamburgischen Assecuranz- und Havarie-Ordnung, Ersatz der Hälfte der in Glückstadt aufgelaufenen Kosten mit Bco.ℳ 1667. 7½ ß, und stellte gegen jene Rhederei eine Klage auf Bezahlung dieses Betrages an.

Die Gas-Compagnie bestritt die Competenz der hamburgischen Gerichte und die Anwendbarkeit des hamburgischen Rechts, weil die Luna zur Zeit der Collision auf der Fahrt nach London sich befunden habe. Dort müsse geklagt, und nach englischem Recht die Sache entschieden werden. Ferner wäre zu berücksichtigen, daß die Luna längst entlöscht und jeder rechtliche Nexus der Rhederei mit den Londoner Empfängern aufgehoben sei. Sollten daher die Bestimmungen jener Art. 1 und 2 tit. VIII. der Assecuranz- und Havarie-Ordnung wirklich in Anwendung kommen, so würde doch jedenfalls derjenige Theil der Schadensersatzforderung, welcher nach diesen Artikeln von der Ladung zu tragen wäre, wegfallen müssen, weil Beklagte denselben nicht mehr von den Ladungsinteressenten jener Reise reclamiren könne. — Außerdem wurden noch einige andere Monituren gegen die klägerische Schadensberechnung vorgebracht.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 11. Februar 1857:

da die beklagte, den hiesigen Gerichten unterworfene, Compagnie sich nicht weigern kann, wegen des in Rede stehenden, gegen ihr Schiff Luna geltend gemachten Anspruchs hieselbst sich besprechen zu lassen,

da auch von Anwendung eines anderen als des hamburgischen Rechts gar keine Rede sein kann, indem die vom Schaden durch An- und Uebersegelung handelnde Vorschrift des Art. 1 tit. VIII. der Assecuranz- und Havarie-Ordnung sich selbst, und zwar mit den Worten: „Würde ein Schiff in der See, auf der Rhede, oder in einem Hafen in oder außer Landes — von einem anderen von ohngefähr an- oder übersegelt“, als eine solche ankündigt, die auf alle zur Entscheidung der hiesigen Gerichte stehenden Ansegelungsfälle ohne Unterschied des Ortes, wo die Ansegelung stattfand, oder der Nationalität der Schiffe anzuwenden ist,

was um so mehr angenommen werden muß, wie es gerade bei der vorliegenden Materie dem Gesetzgeber gar nicht entgehen konnte, daß die Fälle von Ansegelungen, bei denen beide Schiffe hamburgische oder beide auf hier destinirt sind, oder welche auf dem hamburgischen Flußterritorio stattfinden, der Natur der Sache nach gerade die selteneren sein müssen,

vergl. übrigens Archiv für civilist. Praxis. Bd. XXIV. S. 262.

Handelsgerichtl. Erkenntn. i. S. Dirks contra die Direction der Elbe-Humber-Dampfschifffahrts-Gesellschaft vom 14. Juni 1848, im Obergerichte confirmirt am 25. September 1848,

da endlich der Umstand, daß die beklagtische Compagnie denjenigen Antheil am Schaden, welcher nach Vorschrift der Assecuranz- und Havarie-Ordnung von den Ladungsinteressenten der Luna zu tragen sein würde, von den Letzteren deshalb nicht reclamiren konnte, weil das gedachte Schiff sich auf der Reise nach England befand, als die fragliche Ansegelung vorfiel, nicht dahin führen kann, jetzt dem klagenden Capitain diesen Antheil an der ihm zu ersetzenden Hälfte seines Schadens zu kürzen,

indem nämlich die gesetzliche Vorschrift, soweit sie das rechtliche Verhältniß der beiden in Collision gerathenen Schiffe zu einander betrifft, darin besteht, daß der entstandene Schaden von jedem Schiffe zur Hälfte getragen werden soll, die Vertheilung der jedes einzelne Schiff treffenden Hälfte über das Schiff selbst, seine Fracht und Ladung aber, mithin auch die Frage, ob solche Vertheilung nach den vorliegenden Verhältnissen überall ausführbar ist oder nicht, das andere Schiff durchaus nicht weiter angeht,

daß die Einrede der Incompetenz hiesiger Gerichte, sowie die Einrede der Pluspetition, soweit dieselbe auf die soeben erwähnten Verhältnisse gestützt worden, zu verwerfen,

im Uebrigen aber die Parteien wegen Berechnung des Schadens an den Dispacheur zu verweisen seien.

300.

C. Woermann, Kläger, gegen C. Eimbcke jun., Beklagten.

C. Woermann hatte für sein Schiff Carl, Capt. Petersen, mit C. Eimbcke jun. eine Charterpartie geschlossen, wonach Letzterer für die Reise von Hamburg via Melbourne und Hudsonsbay nach Geelong mehrere Passagierplätze engagirte und sich verpflichtete, 2 bis 3000 Cubikfuß Maaßgüter zu verladen. Es war dem Eimbcke freigestellt, das zu verladende Quantum Maaßgüter bis zu 4000 Cubikfuß zu extendiren. Die dem Schiffe in Geelong zur Last fallenden Hafen-, Loots-, Feuer- und Wacht-Gelder sollten von Eimbcke vergütet werden, derselbe von dieser Verpflichtung jedoch in dem Fall entbunden sein, wenn die von ihm verladenen Maaßgüter jene Anzahl von 4000 Cubikfuß erreichten, oder dieses Quantum durch anderweitige Engagements completirt werde. Die Expedition des Schiffs war auf den 20/31. October festgestellt. Erst am 29. October ward mit dem Einnehmen der Ladung begonnen, und zeigte Woermann dem Eimbcke an, daß das Schiff erst später, als früher bestimmt worden, expedirt werden könne, und ersuchte ihn, dafür zu sorgen, daß die zu expedirenden Passagiere nicht vor dem 10. Nov. in Hamburg eintreffen möchten. Am 6. Nov. schickte Eimbcke noch 26 Kisten Mobilien an Bord des Schiffes zur Verladung, welche jenes Quantum von 4000 Cubikfuß completirt haben würden. Davon wurden indessen nur 4 Kisten angenommen, und die übrigen 22 Kisten zurückgewiesen, indem Woermann der Ansicht war, daß Eimbcke nach der Charterpartie nur bis zum 31. October berechtigt gewesen wäre, Güter zu verladen. Auch forderte Woermann später von Eimbcke Ersatz der Hafenkosten zu Geelong, weil derselbe nicht rechtzeitig von der ihm verstatteten Extendirung des Engagements bis auf 4000 Cubikfuß Gebrauch gemacht habe, und stellte deshalb gegen ihn eine Klage an. — Eimbcke behauptete, daß jene 22 Kisten widerrechtlich zurückgewiesen seien, und verweigerte deshalb die Bezahlung der Hafenkosten. Zugleich stellte er eine Widerklage wegen des ihm durch jene Zurückweisung verursachten Schadens an.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. Februar 1857:

da in der vorliegenden Charterpartie sub 5 dem Beklagten das

Recht, die daselbst sub 2 zugesicherte Verladung von 2—3000 Cubikfuß Maaßgütern bis auf 1000 Cubikfuß zu extendiren, gewährt und dabei bestimmt wurde, daß, wenn der Beklagte von solchem Rechte Gebrauch mache, oder „durch anderweitige Engagements“ das erwähnte Quantum von 1000 Cubikfuß completirt werde, die Hafenkosten zu Lasten des Schiffes sein sollten,

da jedoch die Chartepartie darüber, wie lange der Beklagte von seinem gedachten Rechte Gebrauch machen dürfe, keine specielle Bestimmung enthält,

der Kläger auch nicht etwa behauptet, irgendwie den Beklagten in mora versetzt, oder doch demselben, als er ihm davon Kenntniß gab, daß sich die Expedition des Carl, wie geschehen, verzögern würde, angezeigt zu haben, daß dennoch, und obwohl das Schiff erst so spät zur Verladung disponibel wurde, der Beklagte nach dem 31. October, als dem in der Chartepartie für die Expedition bestimmten äußersten Zeitpunkte, keine weiteren Maaßgüter engagiren könne,

bei solcher Sachlage aber die stattgehabte Zurückweisung von 22 der am 6. November vom Beklagten an Schiffsseite gelieferten 26 Kisten keineswegs eine berechtigte war,

da nun der Kläger nicht in Abrede stellt, daß, wenn diese zurückgewiesenen 22 Kisten noch an Bord gelangt wären, sodann das nach Geelong verladene Quantum Maaßgüter nicht unter 1000 Cubikfuß würde verblieben sein,

sonach der Eintritt der Bedingung, von welcher contractlich die Entfreiung des Beklagten von Bezahlung der Hafenkosten zu Geelong dependirte, als unberechtigt vom Kläger verhindert erscheint,

> daß Kläger mit seiner Klage abzuweisen, und nunmehr innerhalb 8 Tage sub poena contumaciae hinsichtlich der vorliegenden Widerklage als Reconvent exceptivisch zu handeln schuldig sei.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte in restitutorio auf Imploration des Klägers am 28. März 1857:

da in der Chartepartie, Anlage 1, weder bestimmt ist, daß der Beklagte gerade bis zum 31. October, noch daß er nur bis zum 31. October zur Extendirung seines Engagements berechtigt sein

solle, dieser Tag vielmehr nur als derjenige genannt ist, an welchem das Schiff spätestens expedirt werden sollte,

da bei dieser Sachlage der Kläger, wenn er über den sonach ohne bestimmten Termin dem Beklagten an Händen gelassenen Raum anderweitig disponiren wollte, zuvor dem Beklagten gegenüber die freie Verfügung über diesen Raum sich wiederum sichern mußte,

da es zu diesem Zweck dem Kläger, welcher ja eventuell selbst für anderweitige Ladung zu sorgen hatte, in jedem Falle, das Schiff mochte nun wirklich am 31. October oder der gemachten Anzeige zufolge erst später expedirt werden, freigestanden haben würde, dem Beklagten nöthigenfalls eine angemessene Frist zur Erklärung vorzuschreiben,

wogegen der Beklagte, solange ihm eine Anfrage oder Aufforderung zur Erklärung abseiten des Klägers noch nicht zugegangen, allerdings berechtigt war, auf Aufnahme von 4000 Cubikfuß Maaßgüter in das klägerische Schiff zu bestehen,

daß das Erkenntniß der ersten Kammer vom 12. Februar zu confirmiren sei.

Vergl. in Nr. 329 ein ferneres Erkenntniß.

301.

August Behn, Kläger, gegen W. von Bergen in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1854, Beklagten.

Laut Police vom 2. Januar 1856 versicherte August Behn bei Wilhelm von Bergen in Vollmacht ꝛc. Bco.⅌ 14,000 auf die behaltene Ankunft des Schiffes Salamanca, Capt. Kirby, zu Akyab für die Reise dorthin von Singapore über Bombay. Die Police enthielt folgende Bestimmung:

„Diese Versicherung valedirt für Bco.⅌ 14,000 — so taxirt auf die behaltene Ankunft des Schiffes zu Akyab für die dann gesicherte Abnahme einer Ladung Reis, für die das Schiff in Singapore gechartert ist. Im Uebrigen valedirt die Versicherung ohne weiter zu führenden Beweis des Interesses, so daß, falls das Schiff Akyab nicht in der Art behalten erreicht, um laden

zu können, die Versicherung als Totalschaden zu bezahlen ist, mit Beibringung allein der den Schaden des Schiffes darthuenden Papiere. Die Chartepartie ist datirt Singapore vom 6. Octbr. mit letzten Nachrichten von dort vom 22. Nur für Seegefahr."

Die hier erwähnte Chartepartie verpflichtete das Schiff, für die Befrachter Behn Meyer & Co. in Singapore eine Ladung Reis von Akyab nach England zu bringen, enthielt die Clausel einer Conventionalstrafe von £ 3000 und gab den Befrachtern das Recht, die Chartepartie aufzuheben, wenn das Schiff nach dem 15. April 1856 zu Akyab einträfe. Das Schiff kam mit einer so bedeutenden Havarie zu Bombay an, daß die dortigen Besichtiger am 19. Decbr. 1855 attestirten, es könne ohne Reparatur in jener Jahreszeit sich einer Reise von Akyab nach London mit einer Reisladung nicht aussetzen und diese Reparatur könne zu Bombay nicht so rasch vollendet werden, daß das Schiff noch im April Akyab erreiche. Capt. Kirby zeigte daher den Charterern, Behn Meyer & Co., an, daß er außer Stande sei, die von ihm eingegangene Chartepartie zu erfüllen, und trat die Reise nach Akyab gar nicht an. Behn verlangte nunmehr die Bezahlung der versicherten Summe und klagte dieselbe gegen W. von Bergen in Vollmacht 2c. ein.

W. von Bergen entgegnete unter Anderem, daß die Bedingungen des § 41 des Allg. Plans, wonach der Versicherer eines Casco „für behaltene Ankunft" zur Zahlung verbunden sei, (nämlich: wenn das Schiff gänzlich verunglückt, wenn es auf seiner Reise in Havarie unter ordnungsmäßiger Besichtigung zur Reparatur gänzlich unfähig befunden, oder wenn es für gute Prise erklärt wird) ersichtlich nicht vorlägen und daß mithin der erhobene Anspruch hinfällig sei. — Hierauf erwiederte Behn, daß nicht das Casco des Schiffs Salamanca, sondern das Interesse, welches der Versicherte lediglich an der Thatsache der Ankunft des Schiffs in Akyab habe, weil dasselbe gechartert sei, um dort eine Ladung Reis nach England einzunehmen, den Gegenstand der vorliegenden Assecuranz bilde. Von einem solchen Interesse handele der § 41 des Allg. Plans gar nicht, derselbe käme mithin hier gar nicht in Betracht. Es kämen die § 38, 39 des Allg. Plans in Anwendung und könne gewiß behauptet werden, daß nach diesen die unterbliebene Ankunft des Schiffs zu Akyab durch einen Unfall herbeigeführt sei, für welchen der Asseu-

radeur aufzukommen habe. Eventuell würde dies ein Versehen des Schiffers Kirby sein, gegen welchen Behn Meyer & Co. rechtzeitig protestirt hätten, und sei Kläger bereit dem Beklagten jura cessa gegen den Schiffer zu ertheilen. — Der Beklagte duplicirte, daß der Assecuradeur nur für ein solches Versehen des Schiffers aufzukommen habe, welches derselbe in seiner Sphäre als nautischer Dirigent des Schiffes nicht aber in seinen administrativen Funktionen als Vertreter der Rhederei begangen habe, dem Capitain Kirby aber werde ein Versehen der letzteren Art vorgeworfen. Ueberdies sei eine Klage aus einem Versehen des Schiffers hier gar nicht angestellt worden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am **16.** Februar 1857:

da laut vorliegender Police der Beklagte zwar — unter Ausschluß der Kriegsgefahr nach Maßgabe § 39 des Allg. Plans — die Ankunft des Schiffes Salamanca zu Akyab in ladefähigem Zustande garantirt hat, jedoch keineswegs, daß solche Ankunft innerhalb einer bestimmten Zeit erfolgen werde,

nun aber nach den eigenen klägerischen Productis die Ankunft des Schiffes zu Akyab in ladefähigem Zustande nicht durch Seeunfälle — im Sinne des gedachten § 39 — verhindert wurde, vielmehr die Sache sich so verhielt, daß Capt. Kirby von der weiteren Erfüllung der geschlossenen Charteparti durch Fortsetzung der versicherten Reise Abstand nahm, als sich im Decbr. 1855 zu Bombay auswies, daß das Schiff, um zu Akyab eine Reisladung einnehmen zu können, einer Reparatur von so langer Dauer unterzogen werden müsse, daß das Schiff nicht schon im April zu Akyab eintreffen könne,

da ferner, selbst wenn die in art. 1 tit. VII. der Assecuranz- und Haverey-Ordnung enthaltene Bestimmung, welche ja nur den Versicherer verbindlich macht, „allen Schaden, der den Schiffen oder Gütern durch des Schiffers, Steuerleute und Schiffsvolks Schuld, Versehen, Versäumniß und Mißhandlung, es sei auf was Weise es wolle, widerfähret", zu ersetzen, hier überall zur Anwendung kommen könnte, doch jedenfalls dem Kläger nur zustehen würde, den ihm aus der Nichterfüllung der Charteparti wirklich erwachsenen Schaden, auf dessen Ersatz er dem Schiffer gegenüber rechtlichen Anspruch hat, und hinsichtlich dessen er dem Beklagten

jura cessa zu ertheilen vermag, gegen den Beklagten geltend zu machen,

eine in solcher Weise substantiirte Klage aber nicht vorliegt,

daß Kläger, unter Verurtheilung in die Kosten, mit seiner angestellten Klage abzuweisen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation des Klägers am 24. April 1857 bestätigt.

302.

J. M. Precht nom. Capitain J. Schade, führend das hamburgische Dampfschiff Castor, Kläger, gegen Ed. Ahlers & Sohn, Beklagte.

Das Dampfschiff Castor hatte laut des vom Capt. Schade gezeichneten Connossements 591 Säcke Zucker an Ed. Ahlers & Sohn abzuliefern. Schade behauptete nun, dem Everführer von Ahlers & Sohn, welcher für diese jene Partie Zucker in Empfang nahm, außer den 591 Säcken irrthümlich noch 33 Säcke mehr ausgeliefert zu haben, welche für J. H. Meyer verladen gewesen seien, und forderte von Ahlers & Sohn Rücklieferung dieser 33 Säcke oder deren Facturapreis. — Die Beklagten stellten es in Abrede, sowohl daß sie selbst als auch daß ihr Everführer zu viel Säcke erhalten habe, verwiesen übrigens den Capt. Schade an Letzteren, den Everführer und dessen Leute, an welche er sich wegen dieser Differenz halten möge.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 16. Februar 1857;

daß der Kläger den Beweis,

daß der beklagtische Everführer gegen das in Anlage 1 vorliegende Connossement 33 Säcke — oder wie viel doch — mehr als die in solchem Connossement aufgeführten 591 Säcke Zucker erhielt,

zu führen schuldig.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Beklagten am 4. Mai 1857:

da der beklagtische Everführer nach Maßgabe des in der Anl. 1

vorliegenden Connossements 591 Säcke Zucker für die Beklagten zu empfangen hatte, und, falls derselbe klägerischer Behauptung zufolge mehr erhalten haben sollte, die Beklagten für dieses etwaige Mehr nur dann zu beanspruchen sein würden, wenn sie dasselbe wirklich erhalten hätten; demnach der Beweis auch darauf zu richten ist,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 16. Februar d. J. dahin abzuändern, daß dem Kläger der Umstand mit zum Beweise zu verstellen ist:

daß die Beklagten die fraglichen 33 Säcke — oder wie viel doch — mehr als die im Connossemente aufgeführten 591 Säcke Zucker erhalten haben.

303.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, nom. Capitain M. H. Hohnholz vom Schiffe Everhard Delius, Kläger, gegen Brunckhorst & Dieckmann, Beklagte.

Capitain Hohnholz vom Schiffe Everhard Delius klagte gegen Brunckhorst & Dieckmann Bco. ℳ 10,500 als Rest einer Chartepartiefracht für eine Reise von Singapore nach Hamburg ein.

Brunckhorst & Dieckmann hielten sich berechtigt, die eingeklagte Summe von der Fracht in Abzug zu bringen, weil die Ladung in beschädigtem Zustande abgeliefert und diese Beschädigung dadurch entstanden wäre, daß das Schiff beim Beginn der Reise nicht seetüchtig gewesen sei. Die Verklarung beginne nämlich folgendermaßen: „Am 3. Juni 1856 machten wir u. s. w. den Anfang, eine nach Falmouth für Ordre bestimmte Ladung diverser Güter einzunehmen, und, nachdem wir einige Tage damit fortgefahren, wurde während des Ladens das Schiff vom Schandeckel bis zum Kupfer sorgfältig kalfatert; wir bemerkten, daß, als wir bis auf den Tiefgang von 15 Fuß geladen, das Schiff, welches bei seiner letzten Ladung auf 17½ Fuß beladen gewesen und sich durchaus dicht bewiesen, in Folge der brennenden Hitze, unter welcher es während zwei Monate gelegen, anfing Wasser zu ziehen und in einer Stunde bis 1 Zoll Wasser machte.“ Ein Schiff aber, welches zu Anfang der Reise so viel Wasser mache, sei nicht als ein seetüchtiges

zu betrachten. Auch wäre mit Grund zu befürchten, daß wegen dieses Umstandes die englischen Versicherer der Ladung die Bezahlung des Schadens verweigern würden. Deshalb seien Beklagte gewiß berechtigt, die eingeklagte Summe einstweilen zu ihrer Sicherheit zu retiniren.

Knöhr & Burchard bestritten, daß das Schiff beim Abgang nicht seetüchtig gewesen. Es wäre vorher kalfatert worden und ergebe ein am 4. Juni 1856 zu Singapore aufgenommener Survey Report, daß es vollkommen seefähig gewesen. Es sei durchaus nichts Ungewöhnliches, daß ein Schiff in einer Stunde 1 Zoll Wasser gemacht habe; jedes Schiff, sogar ein solches, welches eben erst vom Helling ablaufe, mache etwas Wasser.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 19. Februar 1857:

da die Beklagten für ihre Behauptung, daß das klägerische Schiff bei seiner Reise nicht in seefähigem Zustande gewesen, lediglich auf die beigebrachte Verklarung Bezug nehmen,

aus dieser aber sich nur der, solche Behauptung — zumal dem replicando beigebrachten Atteste gegenüber — keineswegs substantiirende, Umstand ergiebt, daß das Schiff zu Singapore, nachdem es bis auf einen Tiefgang von 15 Fuß beladen war, in Folge der brennenden Sonnenhitze, unter welcher es zwei Monate lang gelegen hatte, in einer Stunde bis 1 Zoll Wasser machte, wobei noch hinzugefügt wird, daß, unerachtet zu größerer Vorsicht an verschiedenen Stellen die Kupferhaut abgenommen worden, nichts gefunden wurde,

da ferner an sich die Schwierigkeiten, welche die Beklagten, ihrer Angabe nach, bei Einziehung der Assecuranzgelder finden, nicht den Schiffer concerniren,

daß den Klägern die libellirten — — — Bco.-$ 10,500 hiemit definitiv zu adjudiciren.

304.

Theodor Wille, als Rheder des Hamburger Barkschiffes Elbe, Kläger, gegen Hinrich Rücker, Beklagten.

Hinrich Rücker in Hamburg schloß im October 1855 mit Theodor Wille eine Charterpartie über das dem Letzteren gehörende

Schiff Elbe, Capt. Reimers, für eine Reise von Hamburg nach der Westküste Mexicos und weiter nach Anordnung des Befrachters bis endlich zurück nach Europa zu einer Monatsfracht von £ 150, wobei ausgemacht war, daß das Schiff nur nach practicabelen Häfen geschickt werden sollte. Die Ausreise endete in Manzanillo, und wurde dort der Capitain beordert in Perula die Rückladung einzunehmen und in dem auf der Fahrt dahin gelegenen Ypala einen Commis an Bord zu nehmen, welcher ihm die in Perula einzunehmende Ladung anweisen sollte. Gemäß dieser Ordre ging Capt. Reimers den 29. Juni 1856 von Manzanillo ab, am 6. Juli langte er vor Ypala an, und fand, daß dieser Ort in damaliger Jahreszeit, weil der Wind vom Meer nach dem Land zuwehte, ein ganz unpracticabeler Hafen war. Um der Gefahr der Strandung zu entgehen, mußte das Schiff in geraumer Entfernung von der Küste kreuzen. Der Steuermann Spring und vier andere Leute wurden in einer Schaloupe ans Land geschickt und hatten dieselben mit großen Gefahren zu kämpfen, bevor sie das Ufer erreichten. Capt. Reimers hielt sich, der Sicherheit des Schiffes wegen, für verpflichtet, auf demselben zu verbleiben. Am Ufer angelangt verfügte sich Spring zum dortigen Kaufmann Castaños und übergab demselben einen Brief von den Correspondenten des Befrachters Rücker Moß & Co. in Colima. Castaños gab nicht, wie verabredet war, einen Commis mit, um die in Perula einzunehmende Ladung anzuweisen, sondern verlangte, daß das Schiff auf der dortigen Rhede vor Anker gehe und daselbst einen Theil seiner Ladung einnehme. Spring lehnte dies ab, wegen der großen Gefahr, welche für das Schiff mit einer größeren Annäherung an das Ufer verbunden war. Castaños schrieb sodann einen Brief an Capt. Reimers und gab denselben Spring zur Beförderung mit, welcher darauf nebst den anderen 4 Leuten von der Mannschaft nach dem Schiff zurückkehrte, wobei es ihnen sehr viel Mühe kostete, vom Lande abzukommen. In diesem Brief wiederholte Castaños das Verlangen, daß der Capitain einen Theil seiner Ladung daselbst, in Ypala, einnehme, und forderte ihn auf ans Land zu kommen, um mit ihm die Sache zu ordnen. Nachdem der Capitain diesen Brief gelesen, entschloß er sich nach Manzanillo zurückzukehren, von wo er später direct nach Perula ging und dort eine Ladung Rothholz einnahm, deren

Gewicht im Connossement auf 2023 Quintals angegeben war. Doch enthielt das Connossement die Clausel: „Für das Gewicht nicht einzustehen."

In Hamburg angekommen forderte Th. Wille, der Rheder des Schiffs, eine Fracht von Bco.℔ 14,109. 6 ß. Rücker zahlte nur Bco.℔ 8977 und weigerte sich, aus mehreren Gründen, die restirenden Bco.℔ 5132. 6 ß zu bezahlen. Unter Anderem hielt er es nicht für gerechtfertigt, daß der Capitain von Ypala nach Manzanillo wieder zurückgesegelt sei, und wollte für die hierdurch entstandene Verzögerung von 16 Tagen die stipulirte Monatsfracht nicht entrichten. Insbesondere rügte er, daß der Capitain der im Brief des Castaños enthaltenen Aufforderung, selbst ans Land zu kommen, nicht gefolgt sei. Auch erhob er einen Gegenanspruch wegen vorhandenen Untergewichts. Die im Connossement angegebenen 2023 Quintals hätten 192,185 ℔ Hamb. ergeben müssen, die gelöschte Quantität habe indessen nur 181,316 ℔ gewogen, mithin wären 10,869 ℔ oder circa 6 pCt. zu wenig ausgeliefert worden.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 19. Februar 1857:

da nach Inhalt der in Anlage 1 vorliegenden Charterpartie das Schiff Elbe nur in practicabelen Häfen Ladung erhalten sollte, Ypala aber, wenigstens in der hier fraglichen Jahreszeit, als ein practicabeler Hafenplatz nicht gelten kann und demnach, als Castaños daselbst auf desfallsige Aufforderung nicht, wie nach dem eigenen beklagtischen producto Anlage B geschehen sollte, einen Commis, um die zu Perula einzunehmende Ladung anzuweisen, an Bord sandte, vielmehr das Verlangen stellte, daß das Schiff schon zu Ypala einige Ladung einnehme, Capt. Reimers nur das that, was den Umständen nach als völlig gerechtfertigt erscheint, wenn er wieder nach Manzanillo zurücksegelte, um hier weitere Ordre entgegenzunehmen, — — —

da, anlangend sodann die beklagtische Reclamation wegen Gewichtsverlustes, der Schiffer für das im Connossement (Anlage 6) aufgeführte Gewicht keine Verantwortlichkeit übernommen hat, und das in Anlage A angegebene Untergewicht nicht erheblicher ist, als sich solches gewöhnlich bei Rothholz von dem hier fraglichen Theile der amerikanischen Westküste auszuweisen pflegt, — — — — —

daß Beklagter Bco. ℳ 5132. 6 β Frachtrest, abzüglich noch in lite befindlicher £ 4. 4 sh., dem Kläger zu bezahlen schuldig.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation des Beklagten am 6. März 1857 bestätigt.

305.

Js Brunton nom. Capitain Js. Pole vom Dampfschiff Elf, Kläger, gegen D. Young, Beklagten.

D. Young hatte in das von Hamburg nach Grangemouth, im Meerbusen Frith of Forth belegen, gehende Dampfschiff Elf, Capt. Pole, 51 Säcke Kleesaat an A. Fowlds & Co. in Kilmarnoch verladen. Das vom Capitain gezeichnete Connossement lautete im Wesentlichen folgendermaßen:

Shipped — — by David Young in and upon the Steam Ship Elf, master Js. Pole, now lying in the Port of Hamburgh and bound for Grangemouth

51 bags of white Cloverseed — — — —

— — and to be delivered — — — at the said Port of Grangemouth — — unto Messrs. A. Fowlds & Co. Kilmarnoch, or their Assigns — — —

Freight etc. paid at Hamburgh by Shipper, and Seed to be forwarded free to Messrs. F. & Co.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Weight and contents unknown.

In Grangemouth angelangt schickte Capt. Pole diese 51 Säcke an Fowlds & Co., mittels des Canals nach Glasgow und von dort mittels der Eisenbahn nach Kilmarnoch, und bezahlte die Canal- und Eisenbahn-Fracht mit zusammen £ 4. 17 sh. voraus, wozu er sich nach jenen Worten des Connossements „Seed to be forwarded free to Messrs. F. & Co.“ für verpflichtet hielt. Die Fracht berechnete er nach einer, wie er behauptete, mit Young getroffenen Verabredung, zu 15 sh. per ton und 10 pCt. Primage auf £ 5 7 sh. 5 d. und forderte von demselben diesen Betrag, sowie obige

£ 4. 17 sh., zusammen £ 10. 4 sh. 5 d., oder, zum Cours von Bco.⅌ 13. 2 ß per 1 £, Bco.⅌ 134. 2 ß. Er berief sich hiebei auch darauf, daß die Worte des Connossements: „freight etc. paid at Hamburgh by Shipper“ anzeigten, es habe der Ablader Young nicht bloß die Fracht, sondern auch die Kosten des weiteren Transports von Grangemouth nach Kilmarnock zu berichtigen.

D. Young erwiederte, es sei die Fracht bis Grangemouth zu 10 sh. per ton und 10 pCt. Primage verabredet worden, dieselbe betrage daher zusammen nur £ 3. 11 sh. 8 d. Die weiteren Kosten bis Kilmarnock zum Belaufe von £ 4. 17 sh. weigerte er sich zu entrichten, weil der Schiffer dieselben nicht hätte vorauszahlen dürfen. Hätte er dies nicht gethan, so wären diese Kosten von den Empfängern Fowlds & Co. berichtigt worden, welche sich jetzt weigerten, sie zu übernehmen. Der Capitain sei zu solcher Vorauszahlung auch gar nicht durch das Connossement ermächtigt worden. Die Worte: „Seed to be forwarded free to Messrs. F. & Co.“ besagten nur, daß die Säcke Kleesaat frei von Spesennachnahme an Fowlds & Co. spedirt werden sollten, daher wäre „to be forwarded“ nicht „to be delivered“ gesetzt worden. Es sollten für die Umladung der Waare in Grangemouth, etwaige dortige Hafenkosten, Speditions-Provision vom Schiffer keine Spesen berechnet werden, deren Vergütung sollte vielmehr in der stipulirten Fracht mit einbegriffen sein.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. März 1857:

da der Beklagte nur einen Frachtsatz von 10 sh. und 10 pCt. Primage und demnach, statt der beiden ersten Pöste der Anlage 1 von zusammen £ 5 7 sh. 5 d., nur £ 3. 11 sh. 8 d. concedirt,

sein Bestreiten der beiden letzten Pöste der Anlage 1 aber als begründet nicht erscheint, indem der Beklagte es sich selbst beizumessen hat, wenn der keineswegs hinlänglich deutliche Inhalt des Connossements so verstanden wurde, daß der Schiffer alle Kosten von Grangemouth bis Kilmarnock berichtigen sollte,

da hiernach ein liquidum von £ 8. 8 sh. 8 d. vorliegt,

daß Beklagter solchen Betrag, zum Cours von Bco.⅌ 13. 2 ß,
— — — dem Kläger zu bezahlen — — — schuldig,

und hat Kläger, wegen der sodann noch in lite verbleibenden Fracht-Differenz von £ 1. 15 sh. 9 d., den Beweis zu führen:

daß die Fracht zu 15 sh. und 10 pCt. Primage — oder wie viel höher doch als 10 sh. und 10 pCt. Primage — per ton verabredet wurde.

306.

F. G. Voigt, Schiffsmakler nom. Capitain C. Wegener Schiff Vrouw Martha, Kläger, gegen Gustav Kraefft, Beklagten.

Gustav Kraefft hatte mit Capt. Wegener eine Charterpartie über das Schiff Vrouw Martha geschlossen, in Gemäßheit welcher dasselbe nach Middlesbro gehen und von dort nach Lissabon eine Ladung von 80 tons Bar Iron and the remainder Cokes à 23 sh. in full per ton bringen sollte. Im Eingang der Charter war Kraefft als agent to Messrs. Lindberg & Hornung bezeichnet, doch waren an einer späteren Stelle die Letzteren als Adressaten des Schiffs bezeichnet, indem es hieß: the vessel to be consigned at Middlesbro to Messrs. Lindberg & Hornung, paying the usual commission of 2½ per cent. Auch hatte Kraefft die Charter mit seinem alleinigen Namen ohne irgend einen Zusatz unterzeichnet. Lindberg & Hornung hatten kein Eisen zu verladen und boten dem Capitain deshalb eine Ladung Kohlen und Cokes an, welche dieser ausschlug, eine andere Charterpartie für 80 tons Railway-Chairs und den Rest Cokes zu geringerer Fracht abschloß und die Differenz nebst Ueberliegegeld, im Ganzen £ 76. 13 sh., gegen Kraefft einklagte. — Kraefft wendete ein: er habe die Charterpartie nur als Agent von Lindberg & Hornung geschlossen und sei auch als solcher in dem gegen Diese zu Middlesbro vom Capt. Wegener erhobenen Protest anerkannt worden, so daß derselbe nur gegen sie, Lindberg & Hornung, einen Anspruch erheben könne. Aber auch davon abgesehen sei die Klage unstatthaft, weil Lindberg & Hornung ihm rechtzeitig eine Ladung Kohlen und Cokes zu derselben Fracht angeboten hätten, welche derselbe nicht hätte ausschlagen dürfen. — Capt. Wegener replicirte auf diesen zweiten Einwand, jene Offerte

von Lindberg & Hornung sei nicht annehmbar gewesen, theils weil er danach nicht im Ganzen denselben Frachtbetrag verdient haben würde, indem Kohlen 1/3 Raum mehr einnähmen als Eisen, theils weil Kohlen das Schiff schmutzig machten, was bei einer Ladung Eisen nicht der Fall sei. Ueberhaupt brauche sich der Schiffer, wenn die stipulirte Ladung nicht geliefert werde, gar nicht auf Transactionen über eine andere Ladung einzulassen, sondern sei befugt, die ganze Fautfracht zu fordern und in Ballast abzugehen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 23. März 1857:

da zwar der Beklagte im Eingang der in Anl. 1 vorliegenden Charteparte „agent to Messrs. Lindberg & Hornung" genannt wird,

dennoch aber, bei dem Umstande, daß der weitere Inhalt der Chartepartie Lindberg & Hornung nicht als die Charterer, sondern nur als die Adressaten des Schiffes bezeichnet, nicht angenommen werden darf, daß die ohne allen Zusatz vom Beklagten unterschriebene Chartepartie diesen nicht persönlich als Befrachter verpflichten, vielmehr den Capitain Wegener nur zu dem gedachten, ihm völlig fremden Hause in contractlichen nexus bringen sollte,

der vom Beklagten in Bezug genommene Protest (Anl. 2) aber in seinen Worten: „for whom Gustav Kraefft the Charter (er) is agent" nichts enthält, was dem Kläger entgegenstehen könnte,

da, was sodann den libellirten Anspruch selbst betrifft, Capitain Wegener keineswegs verpflichtet war, an Stelle der in der Chartepartie zugesagten Ladung — „Bar Iron and the remainder Coke" — eine andere Ladung, nämlich Kohlen und Cokes, an Bord zu nehmen,

vielmehr derselbe, bei nicht erfolgter Lieferung der contractlichen Ladung und nicht zu Stande gekommener gütlichen Einigung, neben dem ihm gebührenden Liegegelde die volle Fracht, welche ihm die Chartepartie gewähren sollte, zu beanspruchen berechtigt und dagegen von ihm jedenfalls nicht mehr, als der Betrag der wirklich demnächst durch anderweitige Verfrachtung seines Schiffs für eine gleiche Ladung nach dem nämlichen Destinationsplatze verdienten Fracht, in Abrechnung zu bringen ist,

daß Beklagter die libellirten £ 76. 13 sh. dem Kläger zu bezahlen schuldig.

Das Obergericht erkannte auf Appellation des Beklagten am 1. Mai 1857:

da der Kläger wohl befugt war, die Zusicherung, er solle eben so viel Fracht erhalten, als er verdient haben würde, wenn er die vertragsmäßige Ladung erhalten hätte, nicht für genügend zu erachten, weil er dadurch auf eine unsichere Berechnung verwiesen wurde, auch um so mehr berechtigt war, die Unterhandlung abzubrechen, nachdem auf sein Verlangen, daß ihm für die statt des Eisens zu verladenden Kohlen 30 sh. per ton bewilligt würden, ihm kein anderes Anerbieten in bestimmten Zahlen gemacht war,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß vom 23. März d. J. zu bestätigen.

307.

Capitain J. J. van der Woude führend das Schiff Annegina, Kläger, gegen David Heinemann, Beklagten.

Capitain van der Woude hatte sein Schiff Annegina an David Heinemann für eine Reise nach Dünkirchen verchartert, zur Befrachtung mit einer vollen Ladung Spriet in Fässern, zu 45 Fr. per Last von 240 Vierteln, und Letzterer sich verpflichtet, 59 bis 60 Lasten zu geben. Nachdem dieses Quantum verladen war, zeigte sich, daß das Schiff noch nicht hinreichend voll war, um segeln zu können. Heinemann verpflichtete sich deshalb, die zur completen Ladung noch ferner erforderlichen ca. 60 Fässer Spriet zur Fracht von 31 Fr. per Last nachträglich zu verladen, welche Verabredung, nach einem Atteste des Schiffsmaklers Gehrckens vom 25. März 1857, reichlich 14 Tage vor diesem Datum getroffen ward. Capt. Woude behauptete, es habe Heinemann zugesagt, diese nachträglich engagirten Fässer in den nächsten Tagen zu verladen, während dieser angab, es sei über die Zeit der Verladung Nichts bestimmt worden, weil er zur Zeit keinen Spriet mehr am Platze gehabt habe. Am 21. März 1857 protestirte Capt. Woude gegen Heinemann wegen der verzögerten Beladung und ließ ihn am 25. März vor das

Handelsgericht citiren, indem er beantragte, es möchte derselbe verpflichtet werden, binnen 2 mal 24 Stunden diese 60 Fässer zu verladen, und, wofern dies nicht geschehe, er, Kläger, berechtigt werden, sofort ohne die 60 Fässer abzugehen und vom Beklagten die volle Fracht zu fordern. — Heinemann bestritt die Befugniß des Capt. Woude, so zu klagen, wie er gethan habe. Die Spriete wären verladen, wie sie hier angekommen seien, am 16. März 15 Fässer, am 25. März 6 Fässer, am Tage vor der (den 28. März stattgehabten) Verhandlung 30 Fässer und der Rest sollte am nämlichen Tage verladen werden; es wäre mithin gar nicht nöthig gewesen, die Sache bei Gericht anhängig zu machen. — Capt. Woude bemerkte noch, daß vor der am 21. März stattgehabten Protesterhebung von den nachträglich engagirten Fässern Nichts verladen worden sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. März 1857:

da, selbst wenn die unter den Parteien am 10. oder 11. dieses Monats getroffene Vereinbarung wegen zu verladender weiterer circa 60 Fässer Spriet in Betreff des Termins so unbestimmt, wie Beklagter behauptet, gelautet haben sollte, der Kläger doch am 25. d. Mts., also nach Ablauf von 14 Tagen, völlig befugt war, so wie geschehen, zu klagen,

da übrigens nach beklagtischer Angabe die circa 60 Fässer jetzt bereits an Seite des Schiffs gelangt sind,

daß der Kläger für den Fall, daß dies dennoch nicht geschehen sein sollte, nunmehr zu befugen sei, nach Ablauf von 3 mal 24 Stunden, die fraglichen Güter mögen sodann an Schiffsseite geliefert sein oder nicht, sofort abzusegeln, und zwar unter Verpflichtung des Beklagten zur Bezahlung der dem Kläger dann zukommenden Fautfracht. Die Proceßkosten hat der Beklagte dem Kläger zu erstatten.

308.

P. Schacht, Kläger, gegen Joh. Ant. Schröder & Co., Beklagte.

J. A. Schröder & Co. hatten am 11. September 1854 mit Peter Schacht über das demselben gehörende Schiff Aurora,

Capitain J. Meyn, eine Charteparrtie zum Transport von Auswanderern im Zwischendeck von Hamburg nach der Moreton Bay in Neu-Süd-Wales in Australien abgeschlossen. Die Befrachter sollten den Proviant für die Auswanderer liefern und von der Fracht in Hamburg £ 600 und den Rest bei der Ankunft am Bestimmungsorte zahlen. In der Moreton Bay waren die Passagiere auf Kosten der Befrachter vom Bord des Schiffes nach Brisbane zu befördern. Von ihnen ward auch die gesetzlich vorgeschriebene Versicherung der Kosten, welche im Schadensfall erforderlich würden, sowohl um während einer Reparatur die Passagiere zu beköstigen und zu behausen, als auch um, falls das Schiff seine Reise nicht fortsetzen könnte, die Beförderung der Passagiere nach dem Bestimmungsort mittelst anderer Gelegenheit zu beschaffen, abgeschlossen. Die Geschäfte des Schiffs in der Moreton Bay sollten nach der Charteparrtie vom dortigen Agenten der Befrachter besorgt werden. Das Schiff ging am 19. October 1854 von Hamburg ab und näherte sich am 13. März 1855 der südlichen Spitze der Insel Moreton Island, welche vor der Moreton Bay gelegen ist. Daselbst hatte das Schiff das Unglück, am 14. März zu stranden; die Passagiere wurden nach Moreton Island geborgen, dort mehrere Tage verpflegt und darauf nach Brisbane befördert. Henry Buckley, Correspondent der Befrachter, besorgte die Schiffsangelegenheiten, bestritt verschiedene Unkosten mit £ 580. 15 sh. 7 d. und cassirte den Erlös aus dem nothwendig gewordenen Verkauf des Schiffs mit £ 433. 13 sh. ein. Den Mehrbetrag der Unkosten von £ 147. 2 sh. 7 d. zog er von dem dort fälligen Rest der Fracht, groß £ 803. 8 sh., ab, und bezahlte sonach dem Capitain Meyn nur die Summe von £ 656. 5 sh. 5 d. Dieser wollte solche Abzüge und die Abrechnung von Buckley nicht genehmigen und erhob deshalb gegen ihn einen Protest.

P. Schacht, der Rheder und Verfrachter des Schiffs, wollte von jenen £ 580. 15 sh. 7 d. betragenden Ausgaben nur £ 16. 14 sh. für seine Rechnung anerkennen und klagte die restirenden £ 564. 1 sh. 7 d. in Hamburg gegen J. A. Schröder & Co. ein. Diese brachten eine Dispache des Hamburger Dispacheurs über die Vertheilung der £ 564. 1 sh. 7 d. zwischen ihnen als Befrachtern und P. Schacht als Rheder des Schiffs bei. Von der auf Erstere

fallenden Summe wurden in der Dispache auch die Antheile festgesetzt, welche respective von den Versicherern der Passage- und Beköstigungsgelder zu tragen waren, oder zu Lasten Jener, der Befrachter, allein verblieben; auf die Versicherung des Casco nahm diese Dispache keine Rücksicht. Nach derselben hatte Schacht von jenen £ 564. 1 sh. 7 d. nur £ 207. 1 sh. 7 d. zu tragen, und wurden ihm demzufolge von J. A. Schröder & Co. £ 357 bezahlt. Schacht weigerte sich indessen, die Dispache als richtig anzuerkennen, und verlangte, daß J. A. Schröder & Co. auch jene £ 207. 1 sh. 7 d., eventualiter einen gerichtlich festzusetzenden Theil dieser Summe, ihm vergüteten. Hiebei behauptete er, es sei von dem Grundsatz auszugehen, daß J. A. Schröder & Co. zu beweisen hätten, daß diese £ 207. 1 sh. 7 d. ihm, dem Rheder, zur Last fielen, — nicht etwa er, Schacht, daß diese £ 207. 1 sh. 7 d. mit Unrecht ihm in der Dispache angerechnet wären. Denn an sich wäre H. Buckley verpflichtet gewesen, dem Capitain Meyn den Rest der Fracht mit £ 803. 8 sh. und den Netto-Verkauferlös des Schiffs mit £ 433. 13 sh. auszuzahlen; wenn nun behauptet werde, daß von diesen Beträgen gehabte Unkosten für Rechnung des Schiffs abgingen, müsse solcher Abzug von H. Buckley, jetzt von J. A. Schröder & Co., welche für ihn als ihren Agenten aufzukommen hätten, justificirt werden. Im Einzelnen wurde von Schacht gegen folgende Pöste der Dispache monirt:

1) In der Dispache waren £ 2, baar an Capitain Meyn in Cleveland an der Moreton Bay vergütet, £ 1. 10 sh. für 5 Hosen und £ 1. 1 sh. für 6 Regatta-Jacken, zusammen £ 4. 11 sh., zu Lasten der Rhederei gesetzt. Schacht behauptete, der Capitain habe die Tour nach Cleveland im Interesse der Passagiere für deren Bergung gemacht, deshalb müßten sie von den Expedienten derselben, den Befrachtern, getragen werden. Diese hätten auch zu beweisen, daß die für zusammen £ 2. 11 sh. angeschafften Kleidungsstücke der Mannschaft, nicht den Passagieren zu Gute gekommen wären.

2) In der Dispache waren £ 70. 19 sh. Monats-Gelder zu Lasten der Rhederei gesetzt. Schacht behauptete, es könnten diese £ 70. 19 sh. nicht wirkliche Gage der Mannschaft, sondern nur eine Extravergütung an dieselbe für deren Bemühungen um die ge-

strandeten Passagiere sein, müßten demnach als Bergungskosten von den Befrachtern getragen werden. Von Diesen ward hierauf entgegnet, daß in die Dispache ein anderer Posten von £ 55. 2 sh. 6 d. „an die Mannschaft für Arbeit bei dem Schiffe bei der Strandung“ aufgenommen wäre. Augenscheinlich seien diese £ 55. 2 sh. 6 d. — von welchen der bei weitem größere Theil zu Lasten der Befrachter gesetzt wäre — die an die Mannschaft gezahlte Extravergütung bei der Bergung, also nicht jene £ 70. 19 sh.

3) In der Dispache waren £ 7. 7 sh. an R. Little für Gegenwart bei dem Seeprotest und der Verklarung auf dem Zollamt, sowie £ 64. 1 sh. an G. Appel für Uebersetzungen, Aufmachung der Gagerechnungen der Mannschaft, Proteste wegen Abzugs von der Fracht, Ausfertigung von Copieen der Rechnungen und Dollmetscher-Gebühr, zusammen £ 71. 8 sh., zu Lasten der Rhederei gesetzt. Schacht behauptete, daß diese Kosten auch im Interesse der Passagiere und der versicherten Passagegelder verausgabt seien, daher mindestens ein Theil derselben von den Befrachtern zu übernehmen sei.

4) In der Dispache waren folgende Beträge:

An die Mannschaft für Arbeit bei dem Schiffe bei der Strandung (schon oben sub 2 erwähnt).	£	55.	2 sh.	6 d.
An P. Sörensen und James Hayes für 8 Tage Beschäftigung an Bord und Bootmiethe und Beschäftigung in dem Boote . . .	„	70.	10 „	— „
An Schiffer J. Meyn für seine Aufsicht bei der Bergung der Passagiere und bei dem Wrack, Gegenwart in Cleveland-Point und Brisbane, bei Ablieferung des Wracks, und Kost und Logis in Brisbane. . . .	„	58.	10 „	— „
Für Victualien zusammen	„	126.	1 „	1 „
Zus. .	£	310.	3 sh.	7 d.

zwischen der Rhederei und den Befrachtern in der Weise repartirt, daß Ersterer £ 60. 3 sh. 7 d. und Letzteren £ 250 zur Last gebracht waren. Es verlangte nun Schacht, daß die ganze Summe

von £ 310. 3 sh. 7 d. den Befrachtern allein zu Last gebracht werde. Die Pöste von £ 55. 2 sh. 6 d. und £ 70. 10 sh. beträfen ausschließlich und die £ 58. 10 sh. zum bei weitem größten Theil Bemühungen und Ausgaben bei der Bergung der Passagiere. Anlangend die Victualien aber, wenn davon vielleicht ein kleiner Theil der Mannschaft zu Gute gekommen wäre, so sei zu berücksichtigen, daß sie in Folge ihrer Sorge für die Passagiere auf Moreton Island zurückgehalten und deshalb später ans Land gekommen wären; es sei gewiß gerechtfertigt, daß die Ausgaben für ihre Beköstigung während dieser Verzögerung von den Befrachtern getragen würden.

5) Die Kosten der Beförderung der Passagiere von Moreton Island nach Brisbane waren mit £ 87 ganz zu Lasten der Befrachter gesetzt. Nach dem Fracht-Contract hatte das Schiff die Passagiere nur nach dem gebräuchlichen Ankerplatz in der Moreton Bay zu bringen, und waren dieselben von diesem Ort bis nach Brisbane auf Kosten der Befrachter zu befördern. Für diese Kosten, welche auch bei nicht eingetretenem Unglücksfall die Befrachter getroffen hätten, wurden in der Dispache £ 35. 7 sh. angenommen und dieselben nicht den Versicherern der Passagegelder, sondern den Befrachtern, als ihnen allein zur Last bleibend, angerechnet. Schacht monirte, daß für diese Kosten ein größerer Betrag als £ 35. 7 sh. gerechnet werden müsse.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. März 1857:

da der vom Kläger zur Begründung seiner Monituren gegen die vorliegende Dispache vor Allem geltend gemachte Grundsatz, daß die Beklagten ihm den ganzen Betrag der Buckley'schen Abrechnung — abgesehen von den der Casco-Versicherung zur Last gebrachten £ 16. 14 sh. — soweit sie nicht eine Verwendung des einen oder anderen Postens zum Besten der Rhederei speciell nachzuweisen im Stande sein sollten, deshalb ohne Weiteres zu bezahlen hätten, weil das Schiff Aurora ausweise der Chartepartie, Anl. 1, an Buckley adressirt war, als richtig nicht anerkannt werden kann,

die Sache vielmehr so liegt, daß Capitain Meyn den Kläger durch Beschaffung der erforderlichen Belege und Beweisstücke in den

Stand setzen mußte, die für Rechnung, wen es angeht, aufgewandten und von ihm an Buckley vergüteten Unkosten von den Betheiligten wieder einzuziehen, wie denn auch die Dispachirung selbstverständlich nur auf Grund der beigebrachten Belege vorgenommen werden konnte,

da ferner in diesem Proceß nur die Frage zu entscheiden ist, ob der Kläger die in der vorliegenden Dispache ihm zur Last gebrachten Pöste von den Beklagten, als Expedienten der mit dem Schiff Aurora beförderten Auswanderer, erstattet verlangen kann, während die Frage, ob diese Pöste etwa theilweise der Casco-Versicherung würden zur Last fallen können, hier durchaus nicht in Betracht kommt,

da von diesen Gesichtspunkten ausgehend, so viel den Posten von £ 4. 11 sh. betrifft, gar kein Grund vorliegt, die von Capitain Meyn in Cleveland baar aufgenommenen £ 2 oder die für Kleidungsstücke verausgabten £ 2. 11 sh. den Beklagten, welche für die Bekleidung, sei es der Mannschaft, sei es der Passagiere, keineswegs zu sorgen hatten, zur Last zu bringen,

da, betreffend den Posten von £ 70. 19 sh., diese Ausgabe in der Buckley'schen Abrechnung nun einmal als „wages“ aufgeführt ist, es auch nach dem vom Kläger jetzt beigebrachten Convolut von Quittungen und Rechnungen, namentlich nach der in demselben befindlichen Abrechnung des George Appel vom 12. Mai 1855, nicht wohl zweifelhaft sein kann, daß der Posten für einen Wochlohn valedirt, welcher der Mannschaft vom Tage der Strandung bis zu ihrer Entlassung bezahlt ist, indem nämlich die nach den erwähnten Quittungen und der Appel'schen Abrechnung doch jedenfalls verausgabte Summe nirgends sonst in Rechnung gestellt ist,

da bei dieser Sachlage aber der fragliche Betrag um so weniger von den Beklagten zu ersetzen ist, als die Bergung der Passagiere laut Verklarung spätestens am 29. März vollständig beendet war, auch für die von der Mannschaft dabei geleisteten Dienste ersichtlich der größte Theil des Postens von £ 55. 2 sh. 6 d. valedirt,

da — betreffend die an R. Little und George Appel bezahlten £ 71. 7 sh. — die für Assistenz vor den Behörden und für Dollmetscher-Gebühr im Bestimmungshafen verausgabten Unkosten der Natur der Sache nach lediglich der Rhederei zur Last fallen, überdies aber die Mehrzahl der Pöste, namentlich der Appel'schen

Rechnung, mit der Bergung der Passagiere in gar keinem Zusammenhange steht,

da ferner die Repartition der vor die Linie gestellten £ 310. 3 sh. 7 d., namentlich mit Rücksicht auf die Pöste von £ 55. 2 sh. 6 d. von £ 70. 10 sh. und von £ 58. 10 sh., welche als theilweise im Interesse des Schiffs aufgewandt zu betrachten sind, sowie mit Rücksicht darauf, daß der angeschaffte Proviant der Natur der Sache nach auch für die Mannschaft, und zwar bis zu der jedenfalls erst längere Zeit nach vollständiger Bergung der Passagiere stattgehabten Entlassung derselben, mitverwandt ist, als völlig angemessen erscheint und am Wenigsten dem Kläger zu einer Beschwerde Veranlassung giebt,

wie denn auch endlich, selbst wenn die für Beförderung der Passagiere vom gebräuchlichen Ankerplatz nach South-Brisbane ausgeworfene Summe von £ 35. 7 sh. in Wirklichkeit zu gering sein sollte, hierin keineswegs eine Bereicherung der Beklagten auf Kosten des Klägers liegen würde, vielmehr lediglich die Versicherer der Passagegelder daraus einen Grund zur Beschwerde entnehmen könnten,

daß sämmtliche Monituren des Klägers als unbegründet zu verwerfen, die aufgemachte Dispache zu bestätigen und Kläger nunmehr mit seiner Klage abzuweisen sei.

309.

Capitain Wothcke vom preußischen Schiff August Richard, modo H. H. Wübbe, mand. nom. desselben, Kläger, Impetrant, gegen N. H. Philipsen aus Riga, modo Dr. Biesterfeld, mand. nom. desselben, Beklagten, Impetraten.

Capitain Wothcke hatte sein Schiff August Richard in Riga für eine Ladung Taback von dort nach Hamburg verchartert, 250 Ballen im Raume des Schiffs verladen und 50 Ballen auf Deck genommen. Von letzteren waren auf der Reise zur Rettung von Schiff, Ladung und Leben 39 Ballen über Bord geworfen und der Rest durch Seewasser beschädigt. Der Hamburger Empfänger,

J. Lourie, nahm den Capitain Wothcke wegen dieses Schadens in Anspruch, und wurde derselbe auch zu dessen Bezahlung verurtheilt, obgleich er behauptete, daß die Verladung auf Deck mit Wissen und Willen des Befrachters Philipsen geschehen sei, s. oben Nr. 298. Capt. Wothcke suchte nunmehr gegen Philipsen Regreß zu nehmen und erhielt einen Arrest gegen Denselben auf dessen Guthaben bei J. Lourie. Bei der Justification dieses Arrestes konnte er indessen zum Beweise jener, seiner Regreßforderung zu Grunde liegenden, Behauptung, daß Philipsen die Verladung auf Deck erlaubt habe, nur die von ihm und seiner Mannschaft belegte Verklarung beibringen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. April 1857:

da für die dem impetrantischen Regreßanspruche zu Grunde liegende Behauptung, daß die fragliche Verladung auf Deck vom Impetraten veranlaßt wurde, lediglich auf die beigebrachte Verklarung des Impetranten und seiner Mannschaft Bezug genommen wird,

hierin aber, zumal beide Parteien Fremde sind, eine zur Manutenirung des angelegten Befehls genügende Bescheinigung eines Vorganges nicht gefunden werden kann, hinsichtlich dessen, wenn er sich wirklich ereignet, der Impetrant s. Z. für gehörigen Nachweis hätte Sorge tragen müssen,

daß mand. nom. Impetrant den am 6. Januar d. J. angelegten Befehl innerhalb 24 Stunden nach Rechtskraft dieses Erkenntnisses sub poena cassationis zu relaxiren schuldig, und mit seiner in justificationem arresti angebrachten Klage hier ab- und ad forum competens zu verweisen.

310.

Brunckhorst & Dieckmann, Kläger, gegen J. W. Duncker, in Vollmacht der Neuen dritten Versicherungs-Gesellschaft von 1816 und Consorten, Beklagte.

Brunckhorst & Dieckmann hatten bei J. W. Duncker in Vollmacht und mehreren anderen Assecuradeuren eine Partie Waaren in dem Schiffe Julia Heyn von Singapore nach London, Bremen

oder Hamburg frei von 10 pCt. Beschädigung versichert. Wegen einer erlittenen Particulairhavarie an der Waare war die Dispache in Hamburg aufgemacht worden, gegen welche Brunckhorst & Dieckmann verschiedene Ausstellungen erhoben, und den ihnen, nach ihrer Ansicht, zukommenden Mehrbetrag des Schadensersatzes gegen die Assecuradeure einklagten. Im Wesentlichen machten sie folgende Monituren geltend:

1) Ein Theil der versicherten Waaren bestand aus 254 Packen Gambier, davon ergaben sich bei der Löschung 90 beschädigt. In der Factura war das Gesammtgewicht der 254 Packen mit $474^{30}/_{100}$ Picul, nicht auch das Gewicht der einzelnen Packen angegeben. Um nun zu ermitteln, ob und einen wie großen Gewichtsverlust jene 90 Packen in Folge ihrer Beschädigung erlitten hätten, ging der Dispacheur davon aus, daß alle 254 Packen ein gleiches Gewicht gehabt hätten, und berechnete nun nach dem Gewicht, welches die 164 gesunden Packen bei ihrer Auslieferung hatten, das Gewicht, welches die 90 beschädigten Packen würden ergeben haben, wenn sie unbeschädigt angekommen wären, um auf diese Weise den durch die Beschädigung herbeigeführten Gewichtsverlust zu ermitteln. Die Kläger dagegen berechneten das Factura-Gewicht von $474^{30}/_{100}$ Picul, nach dem Rendiment von 1 Picul = $133^{1}/_{2}$ ℔ Engl. und 1 Engl. Centner = 104 ℔ Hamb., in Hamburger Gewicht, was 58,519 ℔ Hamb. ergab, zogen hievon das Gewicht, welches die 164 gesunden Packen und die 90 beschädigten Packen mit zusammen 54,046 ℔ bei ihrer Ankunft hatten, ab, repartirten darauf die Differenz von 4473 ℔ auf das bei der Ablieferung vorhanden gewesene Gewicht der gesunden und beschädigten Packen und rechneten auf diese Weise für Letztere ein Mindergewicht von 1644 ℔ heraus, dessen Vergütung sie von den Assecuradeuren forderten. — Hiegegen wurde von den Beklagten unter Anderem eingewandt, jenes Rendiment sei nur bei solchen Waaren maßgebend, welche nicht eintrockneten, nicht schon durch ihre Natur auf der Reise an Gewicht verlören, was aber bei Gambier allerdings der Fall sei. Auch könne, da Kläger zugäben, daß ebenfalls die gesunden Packen ein Untergewicht hatten, unmöglich das ganze für die beschädigten Packen berechnete Untergewicht den Assecuradeuren zur Last gelegt werden. Vielmehr sei auch dieses Untergewicht für den beschädigten Theil der Waare, ganz oder doch zum größten Theil, nicht Seeunfällen, sondern solchen

Vorkommnissen beizumessen, für welche der Assecuradeur nicht aufzukommen habe, namentlich dem aus der natürlichen Beschaffenheit der Waare sich ergebenden Eintrocknen derselben.

2) Ferner monirten die Kläger, daß den Assecuradeuren nur die Hälfte, und nicht vielmehr der ganze Betrag der Dispachekosten auferlegt worden sei, wie dies nach dem § 96 des Allgemeinen Plans geschehen müsse. Hierauf erwiederten die Beklagten, daß solche Theilung der Dispachekosten einer Havarie particuliere zwischen Versicherer und Versicherten seit undenklichen Zeiten hergebracht sei, — dies ward auch durch einen später vom Dispacheur eingereichten Bericht bestätigt — und im vorliegenden Fall um so mehr gerechtfertigt wäre, weil bei einigen Waarenpartieen der dispachirte Schaden die Beklagten gar nicht treffe, indem derselbe weniger als 10 pCt. betrage.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. April 1857:

da, wenn das Gesammtgewicht, welches die 251 Packen Gambier — von $174^{30}/_{100}$ Picul Facturagewicht — hieselbst in gesundem Zustande ausgewiesen hätten, nach dem von den Klägern beanspruchten Rendiment von $133^1/_2$ ℔ Englisch per Picul angenommen wird, doch sodann demgemäß pro rata das Gewicht, welches die beschädigt angekommenen 90 Packen in gesundem Zustande geliefert hätten, berechnet werden muß,

bei einer solchen Berechnung aber sich ebenfalls kein Schaden über 10 pCt. ausweist,

da, anlangend ferner die klägerische Monitur hinsichtlich der Dispachekosten, zwar die in der vorliegenden Dispache enthaltene Theilung dieser Kosten zur Hälfte nach § 96 des Allgemeinen Plans als richtig nicht erscheint,

andererseits es aber nicht die Absicht sein konnte, dem Versicherer die Kosten der Dispache, auch so weit solche für Taxen berechnet werden, welche denselben nicht treffen, zur Last zu bringen,

sonach nur die $^2/_3$ pCt., welche nach dem Gebühren-Tarif für Aufmachung von Dispachen vom 23. Juni 1856 „bei allen Taxen, die den Assecuradeur treffen, vom Werthe des Capitals“ berechnet werden, vom Versicherer zu ersetzen sind, das $^1/_3$ pCt. aber, welches

„bei allen Taxen, die den Assecuradeur nicht treffen" berechnet wird, zu Lasten des Versicherten bleiben muß,

daß zwar Beklagte, so weit denselben in der vorliegenden Dispache von den Bco.ℳ 74. 3 ß Dispachekosten weniger, als dem Obigen zufolge hätte geschehen sollen, zur Last gebracht wurde, annoch den Klägern ferneren Ersatz zu leisten schuldig,

im Uebrigen aber Kläger, unter Verurtheilung in die Hälfte der Kosten des Verfahrens, mit ihrem Klaganspruche, so weit solcher noch in lite, abzuweisen.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Kläger und Restitutions-Imploration der Beklagten am 4. Mai 1857:

da im Allgemeinen Untergewicht, in so fern dasselbe nicht durch einen Seeunfall veranlaßt ist, den Versicherern nicht zur Last fällt,

da aber, um zu ermitteln, ob ein sich an einer beschädigten Waare ergebendes Untergewicht durch einen Seeunfall veranlaßt ist, es bedenklich erscheint, ein immer unsicheres Rendiment zu Grunde zu legen, es vielmehr wahrscheinlich zu einem richtigeren Resultat führt, wenn man das Gewicht, welches der in demselben Schiffe verladene unbeschädigte Theil derselben Waare ausliefert, der Berechnung des an dem beschädigten Theil der Waaren als durch Seeschaden veranlaßt etwa anzunehmenden Untergewichts zu Grunde legt,

da nun in dem vorliegenden Fall die 164 unbeschädigten Packen 31,185 ℔ Netto ausgeliefert haben, was für die beschädigten 90 Packen, bis auf einen geringen Unterschied, das von denselben auch wirklich ausgelieferte Gewicht ergiebt,

da somit gar kein durch Seeschaden veranlaßtes Untergewicht anzunehmen ist, der Seeschaden vielmehr nur in dem Minderwerth des beschädigten Theils der Waaren besteht, dieser aber bei weitem nicht 10 pCt. der Versicherungssumme erreicht, und somit die appellantischen Beschwerden zu verwerfen sind,

da ferner, was die beklagtischen Restitutionsbeschwerden betrifft, keine Veranlassung vorliegt, auf die erste dieser Beschwerden (rücksichtlich der Dispachekosten) einzugehen, weil den Beklagten durch das handelsgerichtliche Erkenntniß in dieser Hinsicht kein Nachtheil zugefügt ist, während die gegen den nur theilweise den Beklagten

zuerkannten Kostenansatz gerichtete Beschwerde nach der obigen Ausführung allerdings begründet erscheint,

daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 2. April d. J., unter Verwerfung der appellantischen Beschwerden, in so weit es die Kläger mit ihrem Klageanspruch, so weit solcher noch in lite, abweist, zu bestätigen, in dem Kostenpunkt aber dahin abzuändern, daß Kläger schuldig sei, sämmtliche Proceßkosten, mit Ausnahme der durch das beklagtische Restitutionsgesuch veranlaßten, den Beklagten zu erstatten.

311.

Nottebohm & Co., Kläger, gegen Conrad A. Auffm'Ordt in Vollmacht der Neuen dritten Assecuranz-Compagnie und Consorten, Beklagte.

Nottebohm & Co. hatten im Sommer 1856 bei C. A. Auffm'-Ordt in Vollmacht und mehreren anderen Hamburgischen Assecuradeuren eine Ladung von 8052 Säcken Reis, taxirt zu Bco. ℔ 95,000 inclusive imaginairen Gewinn, im Schiffe Navigator Capt. Habig für die Reise von Akyab nach Antwerpen versichert. Das Schiff mußte wegen Havarie in St. Helena einlaufen und daselbst ein Theil der Ladung, 1393 Säcke, wegen Beschädigung in Auction verkauft werden, wobei sich ein Nettoprovenue von Frcs. 3349. 45 c. ergab. Auch auf der Reise von St. Helena ab erlitt das Schiff Havarie, so daß sich bei seiner Ankunft in Antwerpen eine weitere Beschädigung der Ladung ergab. Ueber die Havarie particuliere ward in Hamburg eine Dispache aufgemacht und darin der von den Assecuradeuren zu bezahlende Schadensersatz auf Bco. ℔ 30,020 berechnet. Wegen der in St. Helena verkauften 1393 Säcke Reis war jenes Verkaufsprovenue nicht in Abzug gebracht, vielmehr den Assecuradeuren, außer dem aus der Police sich ergebenden Taxationswerth von Bco. ℔ 16,435. 1 ß, die Bezahlung eines weiteren Schadensbetrags von Bco. ℔ 5331. 5 ß auferlegt worden. Der Dispacheur hatte nämlich für diese 1393 Säcke eine Fracht von Frcs. 13,478. 70 c. angenommen, davon obiges Verkaufsprovenue von Frcs. 3349. 15 c. abgezogen, und den Rest mit Frcs. 10,129. 55 c. oder Bco. ℔ 5331.

5 ß den Assecuradeuren zur Last gebracht. Die Assecuradeure bezahlten Bco.-ℳ 24,688. 11 ß, weigerten sich jedoch, jenen Rest von Bco.-ℳ 5331. 5 ß zu entrichten, und ward demnach gegen sie von Rottebohm & Co. eine Klage auf Bezahlung dieser Summe angestellt. — Die Assecuradeure behaupteten aus verschiedenen Gründen, daß eigentlich jenes Verkaufs-Nettoprovenue zum vollen Betrag ohne irgend welchen Abzug für Fracht ihnen hätte angerechnet werden müssen, und mithin wäre von ihnen schon zu viel bezahlt worden. Jedenfalls aber dürfe ihnen nicht die angebliche Fracht für die in St. Helena verkauften Säcke Reis noch über jenes Verkaufsprovenue hinaus zur Last gebracht werden, so daß sie mehr als den vollen Taxwerth dieses Theils der Ladung zu bezahlen hätten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 23. April 1857:

da zwar § 96 des Allgemeinen Plans bestimmt, daß gegen den Betrag, der dem Versicherer nach Maßgabe der Taxe in der Police für Waaren zur Last kommt, welche anderswo als am Bestimmungsorte wegen Beschädigung verkauft wurden, der Auctions-Ertrag solcher Waare nur mit so viel in Abrechnung kommen soll, als davon nach Abzug auch der Fracht, welche für die Waaren bezahlt werden mußte, noch übrig bleibt,

diese Bestimmung jedoch nicht dahin extensiv interpretirt werden darf, daß, wenn der Auctions-Ertrag zur Deckung auch der Fracht nicht ausreicht, der Versicherer den nicht gedeckten Theil dieser Fracht noch neben dem taxirten Werth der verkauften Waare bezahlen müßte,

da sonach, auch wenn angenommen wird, daß auf den zu St. Helena verkauften 1393 Säcken Reis wirklich eine Fracht von Frcs. 13,478. 70 c. lastete, dennoch die Beklagten wegen dieser 1393 Säcke Reis mehr, als den von ihnen bereits mit Bco.-ℳ 16,435. 1 ß ersetzten Taxwerth der Waare nebst imaginairen Gewinn, nicht zu bezahlen haben,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen, die Kosten jedoch, da den Klägern die hiesige Dispache zur Seite steht, zu compensiren.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 22. Juni 1857 bestätigt.

312.

John Venables, Citant, gegen Peter Eduard Meyer, Citaten.

Vergl. in Nr. 199 ein früheres Erkenntniß.

Das vom Capitain John Venables geführte Schiff Sophia Burbridge hatte auf der Reise von Hongkong nach Hamburg bedeutende Havarie erlitten und ward in Folge dessen an letzterem Ort auf Andringen seiner Gläubiger verkauft, und der Rest des Verkaufsprovenues, nachdem daraus einige Creditoren schon befriedigt waren, mit Bco.$\mathcal{M}$ 9734. 13 β beim Handelsgericht deponirt. Auf diese Summe wurden vom Capitain Venables und P. Ed. Meyer Ansprüche erhoben. Ersterer forderte für diverse Auslagen £ 698. 6 sh., und beantragte, daß er dem P. Ed. Meyer gegenüber, und zwar mit einem Vorzugsrecht vor Demselben, befugt werde, diese Summe aus dem deponirten Betrage zu erheben.

P. Ed. Meyer bestritt jene Forderung des Capt. Venables, und berief sich auf einen, von Letzterem acceptirten, an ihn indossirten, Wechsel folgenden Inhalts:

Hongkong, the 25. Sept. 1854.

Three days after sight of this First of Exchange (Second and Third of the same tenor and date unpaid) Pay to the Order of ourselves the sum of Two Thousand Pounds British Sterling value received which place to account of Sophia Burbridge which vessel and Freight are lien for this debt.

To John Venables Esqr.
Commander Sophia Burbridge
Hamburg or elsewhere.
Accepted
John Venables.

Your obt.
A. Lübeck & Co.

Wegen seines Accepts auf diesem Wechsel, welches er überdies in eigenem Namen und nicht einmal in seiner Eigenschaft als Capitain des Schiffes geleistet, sei ihm Capitain Venables persönlich verpflichtet; wenn derselbe daher auch anderen Schiffsgläubigern gegenüber auf die deponirte Summe Anspruch zu machen befugt sei, ihm

gegenüber könne er dies nicht, als sein persönlicher Schuldner zum Belauf von 2000 £. Vermuthlich werde Capitain Venables wohl das Schiff von Lübeck & Co. gekauft und die Wechselsumme, als Kaufpreis, nach beendeter Reise zu bezahlen sich verpflichtet haben. Meyer bat, ihn zur Erhebung jener deponirten Bco.-℔ 9734. 13 ß zu befugen, und in den Rest seiner Forderung den Capt. Venables persönlich zu verurtheilen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 27. April 1857:

da der vorliegende Wechsel von A. Lübeck & Co. zu Hongkong auf den Citanten als den Führer der Sophia Burbridge und ausdrücklich zur Verbindlichkeit dieses Schiffes ausgestellt wurde,

auch vom Citaten mit genügender Bestimmtheit gar nicht behauptet wird, daß dem Wechsel eine persönliche Schuld des Citanten zu Grunde liege,

hiernach aber das auf solchem Wechsel vom Citanten vollzogene Accept gegen denselben nur als ein zur Verbindlichkeit des gedachten Schiffs geleistetes Accept geltend gemacht werden kann,

daß der Citant aus dem vorliegenden Wechsel von £ 2000 dem Citaten nicht persönlich verpflichtet zu erachten, u. s. w.

313.

C. T. Ernst, Kläger, gegen C. M. Vortmann, in Vollmacht der Equidade, Beklagten.

Erkenntniß der zweiten Kammer des Handelsgerichts vom 6. Mai 1857:

da die wesentlichste Voraussetzung einer den Versicherer zur Bezahlung der versicherten Taxe verpflichtenden Condemnation eines Schiffes die ist, daß die befundene Seeunfähigkeit desselben nach dem Ausspruch der competenten Sachverständigen als eine Folge derjenigen Beschädigungen sich darstellte, welche das Schiff durch die auf der versicherten Reise demselben zugestoßenen Unglücksfälle erlitten,

da nun im vorliegenden Fall es an dieser Voraussetzung völlig fehlt, indem nicht allein in den beiden zu den Acten gebrachten

Protocollen über die Besichtigung des Schiffs Vereinigung gar keine derartige, die Reparatur unmöglich machende, Beschädigungen namhaft gemacht sind, sondern die gedachten Protocolle sogar die ausdrückliche Erklärung der Besichtiger enthalten, daß sie das Schiff wegen seines Alters und seiner schlechten Beschaffenheit — indem nämlich Schiff und Inventar zum Theil verfault und unbrauchbar war — zu einer irgend größeren Reparatur nicht wohl geeignet befunden und aus diesem Grunde dasselbe für ein Wrack erklärt, auch den Verkauf in Auction als das für die Eigner Rathsamste empfohlen haben,

daß der Kläger mit der angestellten Klage abzuweisen sei.

314.

Dr. D. H. Jacobj mand. nom. Hellwig & Sanne in Stettin, Kläger, gegen Friedr. Gültzow, Beklagten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 7. Mai 1857:

da die Beladung des zu Cette von Capitain Miller auf den 5. December v. J. ladefertig erklärten und unbestritten an diesem Tage wirklich ladefertig gewesenen Schiffs Freya allerst am 20. Januar d. J. begonnen, also um 46 Tage verzögert wurde,

den Beklagten aber von den rechtlichen Folgen dieser Verzögerung, bei der in der vorliegenden Charteparthie enthaltenen unzweideutigen Zusage:

„In Cette the cargo of Salt to be loaded as fast as the Captain can take in the same“,

es keineswegs liberiren könnte, wenn auch wirklich eine frühere Beladung wegen Concurrenz anderer Schiffe zur Einnahme von Salzladung unthunlich gewesen wäre,

da ferner in der Charteparthie zwar nur für den Fall verzögerter Entlöschung Liegegeld stipulirt wurde, und demnach nicht ein eigentlicher Liegegeldanspruch geltend gemacht, sondern nur Schadensersatz gefordert werden kann,

vom Beklagten jedoch Nichts vorgebracht wird, was veranlassen könnte, diesen Schadensersatz auf weniger als das für den Fall verzögerter Entlöschung auf 5 £ täglich vereinbarte Liegegeld zu bestimmen,

s. Obergerichtliches Erkenntniß in Sachen Joh⁸· Schuback & Söhne gegen C. Woermann vom 29. Januar 1855,

da sonach die libellirten £ 230, wie in der Klage principaliter beantragt, ohne Weiteres zu adjudiciren sind,

daß Beklagter solche £ 230 dem mand. nom. Kläger zu bezahlen schuldig.

Der Beklagte hatte zur Entschuldigung der Verzögerung beim Beladen sich darauf berufen, daß die in Cette zur Einnahme von Salz anlangenden Schiffe bei ihrer Ankunft von der Compagnie, welche dort den Salzbetrieb hätte, in eine Liste eingeschrieben würden und auf ihre Beladung warten müßten, bis sie nach der Zeit ihrer Einschreibung an die Reihe kämen. Aus diesem Grunde hätte die Beladung der Freya erst am 20. Januar beginnen können, die Verzögerung sei also durch ein casuelles Hinderniß herbeigeführt worden und der Befrachter deshalb nicht zur Leistung eines Schadensersatzes verpflichtet. — Die Kläger bestritten, daß eine frühere Beladung ganz unmöglich gewesen wäre. Sollte aber etwa der gewöhnliche Geschäftsbetrieb der Salz-Compagnie die Verspätung herbeigeführt haben, so könne dies nicht als ein casuelles Hinderniß gelten. Denn die Salz-Compagnie, von welcher Beklagter die Ladung gekauft, könne hier nur als sein Agent gelten, und der Befrachter müsse für eine durch die geschäftlichen Einrichtungen seines Mandatars, des Abladers, herbeigeführte Verzögerung aufkommen. Indessen, läge auch wirklich ein Hinderniß durch höhere Gewalt vor, so wäre der Beklagte dennoch, wegen jener bestimmten — im Erkenntniß oben angeführten — Zusage der Charterpartie, zum Schadensersatz verpflichtet.

315.

J. M. Precht, nom. Capitain Hawkins, führend das Schiff Rimswell, Kläger, gegen Retzmann & Co., Beklagte.

Das klägerische Schiff hatte 5 Stück Locomotiven nebst Zubehör nach Hamburg für die Beklagten gebracht, die Löschung derselben dauerte 12 Tage länger, als die dafür im Connossemente stipulirte Zeit, und beanspruchte der Kläger für diese 12 Tage Ueberliegegeld à 7 £ per Tag mit zusammen Bco. ℳ 1106. 7 ß.

Von den Beklagten wurde eingewendet: 1) Der Kläger könne nicht von ihnen, sondern höchstens von dem Ablader in Hull Ueberliegegeld fordern. Denn dieses sei ein accessorium der Fracht, welche in vorliegendem Falle am Abladeorte vorausbezahlt worden sei. 2) Eine frühere Löschung sei in Folge eines reinen casus ganz unmöglich gewesen. Die Locomotiven hätten nämlich über 20,000 ℔ gewogen. Lasten von so großem Gewicht aber würden in Hamburg nur mittelst der Staatshebemaschine gelöscht, welche damals gerade nicht in Ordnung gewesen sei, und deshalb nicht hätte benutzt werden können. Andere Werkzeuge behufs Löschung so schwerer Gegenstände seien in Hamburg überall nicht vorhanden.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts verwarf im Erkenntniß vom 9. Mai 1857 beide Einreden und verurtheilte die Beklagten in das libellirte Ueberliegegeld:

da die Beklagten als Empfänger der Ladung des Schiffes Rimswell gerade Diejenigen sind, an welche der Capitain Hawkins sich wegen des ihm zukommenden Ueberliegegeldes zu halten hat, hierauf auch der Umstand, daß die Fracht in Hull vorausbezahlt worden, durchaus ohne Einfluß ist,

da die Beklagten ferner dem Kläger gegenüber sich nicht darauf berufen können, daß sie durchaus keine Schuld wegen der verzögerten Entlöschung treffe, die Verzögerung vielmehr dadurch veranlaßt worden sei, daß die zuständige Behörde es verweigert, das Schiff durch die städtische Hebemaschine entlöschen zu lassen, andere Mittel, so schwere Lasten, wie hier in Frage stehen, zu heben aber hieselbst Niemandem zu Gebote ständen,

indem nämlich dieser Umstand im Verhältniß zum Kläger, welchem die Clausel der Charterpartie: „the cargo is to be delivered

at merchants risk and expence“ zur Seite steht, lediglich als ein die Beklagten treffender und von ihnen zu vertretender Unfall erscheint.

316.

Brunton & Möller mand. nom. Capitain C. E. Bothen Schiff Kronprinsen, Kläger, gegen August Behn, Beklagten.

Das Schiff Kronprinsen Capitain Bothen ward in Batavia gechartert für eine Reise nach Gotenburg, einem Hafen Großbritanniens oder des Continents zwischen Havre und Hamburg, beide einschließlich, or so near thereunto, as she may safely get, always being afloat at low tide, mit der Bestimmung, Cowes oder Falmouth for orders anzulaufen. Im Falle daß Hamburg oder Bremen als Bestimmungsort angegeben würde, sollte eine Frachtzulage von 2 sh. 6 d., im Falle daß Amsterdam oder Antwerpen, eine Frachtzulage von 5 sh. per ton eintreten. Ferner sollte auch in dem Falle die Fracht um 2 sh. 6 d. per ton erhöht werden, if the ship is ordered to a port which is closed by ice at the time. Die Liegetage wurden auf 50 für Laden und Löschen festgesetzt und davon zum Laden 25 Tage benutzt.

August Behn, für welchen das Schiff gechartert war, schrieb am 4. Febr. 1857 von Hamburg nach Falmouth an den Capitain Bothen: Hamburgh is the port of your discharge aud I request, you will continue your voyage to this port without delay. Dieser Brief kam am 8. Februar in Falmouth an, am 14. Februar traf Capitain Bothen daselbst ein und empfing diesen Brief. Er blieb dort, weil, wie er behauptete, daselbst allgemein die Ansicht verbreitet war, daß der Hamburger Hafen wegen Eis in der Elbe noch geschlossen wäre und segelte erst nach Verlauf von 5 Tagen, in Folge einer telegraphischen Depesche aus Hamburg, dahin ab. Er fand sich nicht durch Eis gehindert die Elbe heraufzufahren, mußte aber, wegen des bedeutenden Tiefgangs seines Schiffs von 20 Fuß, vor Stade einen Theil seiner Ladung in Leichter löschen. In Hamburg angelangt machte er, außer der

eigentlichen Fracht und der für Hamburg als Bestimmungsort bedungenen Zulage, noch folgende Ansprüche geltend: 1) die in der Charteпartie stipulirte Erhöhung der Fracht um 2 sh. 6 d. per ton, „if the ship is ordered to a port which is closed by ice at the time“ mit £ 117. 7 sh. 9 d., weil bei seiner Ankunft in Falmouth der Hafen von Hamburg dort allgemein als durch Eis geschlossen gegolten habe; 2) Crt. ℳ 525 aufgewendete Leichterkosten in der Elbe wegen jener in der Charteпartie enthaltenen Clausel: or so near thereunto, as she may safely get, always being afloat at low tide, welche gerade den Zweck habe, die Leichterkosten ihm, dem Schiffer, abzunehmen und dem Befrachter zur Last zu bringen; 3) £ 20 Ueberliegegeld für 1 Tag, indem er die Löschzeit von der Ankunft des ersten Leichters in Hamburg nicht von der späteren Ankunft des Schiffes selbst an gerechnet wissen wollte. — Behn bestritt die Rechtmäßigkeit dieser Forderungen, welche darauf gegen ihn eingeklagt wurden.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 13. Mai 1857:

da die in der vorliegenden Charteпartie enthaltene Clausel „the ship always being afloat at low tide“ gar nicht auf die in Hamburg erwachsenen Leichterkosten zu beziehen ist, der Kläger vielmehr, falls er von Bezahlung dieser hieselbst regelmäßig dem Schiff zur Last fallenden Kosten frei sein wollte, sich dies ausdrücklich hätte stipuliren müssen,

da ferner die Reise des Schiffes Kronprinsen erst mit Ankunft desselben im hiesigen Hafen beendet war, die Löschtage also erst von diesem Zeitpunkt an zu laufen beginnen, keineswegs aber vom Tage der Ankunft des ersten Leichters gerechnet werden können,

da — betreffend die geforderten £ 117. 7 sh. 9 d. — dem Capt. Bothen in der Charteпartie eine Frachtzulage von 2 sh. 6 d. per ton zugesagt ist, „if the ship is ordered to a port, which is closed by ice at the time“,

auch nach dem Sinn dieser Clausel der in derselben vorgesehene Fall als eingetreten allerdings zu betrachten ist, wenn der Kläger, wie behauptet wird, 5 Tage in Falmouth, wo er die Ordre auf hier zu versegeln erhielt, liegen bleiben mußte, weil daselbst der Hafen von Hamburg allgemein als durch Eis geschlossen galt,

daß m. n. Kläger schuldig seien, den Beweis dieser Behauptung zu führen, mit ihrer auf Bezahlung von £ 20 und Crt. ℳ 525 für Ueberliegegeld und Leichterkosten gerichteten Forderung aber abzuweisen seien.

Das Obergericht erkannte auf beiderseitige Appellation am 8. Juni 1857:

1) anlangend die klägerische Appellation:

da die Wortfassung keinen Grund abgiebt, die Clausel der Chartepartie — to proceed to Cowes or Falmouth for orders u. s. w. bis always being afloat at low tide — nicht auch für Hamburg zu verstehen, während dagegen die geschriebenen Worte at low tide einen inneren Grund enthalten, die Clausel auch auf den Hamburger Hafen zu beziehen, weil derselbe für 20 Fuß tiefgehende Schiffe wohl mit hohem, nicht aber bei niedrigem Wasserstand zu erreichen ist, bei welcher Auffassung die Clausel hier nur den Sinn haben kann, daß der Empfänger der Ladung die Leichterkosten, welche erforderlich sind, um das Schiff an den Bestimmungsort zu bringen, zu tragen hat, was aber keineswegs zu einer Aenderung des Bestimmungsorts, so daß die Liegetage anfangen könnten zu laufen, bevor derselbe wirklich erreicht worden, führen kann,

2) anlangend die beklagtische Appellation:

da die Kläger den vom Beklagten beigebrachteu Zeitungsberichten entgegen nicht ernstlich behaupten, daß Capt. Bothen, wenn er nach seiner Ankunft in Falmouth am 14. Februar, wo er die Ordre des Beklagten, ohne Verzug nach Hamburg zu versegeln, vorfand, dieser Ordre nachgekommen sein würde, den Hamburger Hafen durch den Eisstand unzugänglich gefunden hätte,

bei dieser thatsächlichen Sachlage aber der Schiffer durch den Umstand, daß man angeblich in Falmouth dafür gehalten, der Hamburger Hafen sei durch Eis gesperrt, und daß er sich dadurch veranlaßt gefunden, die Fortsetzung seiner Reise aufzuschieben, nicht zu einem Anspruch auf Frachtverbesserung berechtigt werden darf, der nicht auf die Thatsachen, sondern nur auf einen seinseitigen Irrthum über dieselben gestützt werden könnte, indem durch einen Irrthum des einen Contrahenten unmöglich das bestehende contractliche Verhältniß zu seinem, des Irrenden, Vortheil und zum Nachtheil des anderen Contrahenten verändert werden kann, was im vorliegenden

Falle um so unzulässiger erscheint, als es dem Capt. Bothen, so gut wie er später an seine Agenten in Hamburg telegraphirt hat, gleich Anfangs offen stand, sich durch eine telegraphische Anfrage bei denselben über den Sachverhalt hinsichtlich des Hamburger Hafens zu unterrichten und so den Irrthum zu vermeiden,

> daß das handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 13. Mai d. J., soweit es die Kläger mit ihrer Forderung von 20 £ Ueberliegegeld abweist, zu bestätigen, im Uebrigen aber wieder aufzuheben und mand. nom. Kläger mit dem Posten von 117 £ 7 sh. 9 d. abzuweisen seien, dagegen Beklagter die in der Frachtrechnung für Leichtergeld angesetzten 525 ℳ Crt. den Klägern zu bezahlen schuldig sei.

Das Oberappellationsgericht erkannte auf Appellation der Kläger und Restitutionsgesuch des Beklagten am 26. Juni 1858:

> daß das Erkenntniß des Obergerichts vom 8. Juni 1857 aufzuheben und dasjenige des Handelsgerichts vom 13. Mai 1857 mit der Abänderung wieder herzustellen sei:
>
> > daß der dem Kläger vom Handelsgericht aufgelegte Beweis dahin bestimmt werde:
> >
> > > daß am 14. Februar 1857 die Fahrt nach dem Hamburgischen Hafen seewärts wegen des Vorhandenseins von Eis für größere Segelschiffe unthunlich gewesen sei.

Entscheidungsgründe.

I. In Betreff des Streitpunktes wegen der Frachtzulage von 2 sh. 6 d. per ton, welche dem Kläger laut Charteparti zukommen sollte,

> „if the ship is ordered to a port which is closed by ice at the time“

hat das Handelsgericht für den Fall zu Gunsten des Klägers gesprochen, wenn er den Beweis führen würde, daß er in Falmouth, nachdem er die Ordre nach Hamburg zu segeln erhalten, 5 Tage habe liegen bleiben müssen, weil daselbst der Hamburgische Hafen allgemein als durch Eis geschlossen gegolten habe. — Der Beklagte hat hiegegen bei dem Obergerichte Beschwerde erhoben, principaliter, daß der Kläger nicht gänzlich abgewiesen, eventualiter, daß der

demselben aufgelegte Beweis nicht auf die Thatsache des wirklich Geschlossengewesenseins und der hiedurch verursachten Röthigung des Klägers zum fünftägigen Verbleiben in Falmouth gerichtet worden sei. Das Obergericht hat der Principalbeschwerde des Beklagten entsprochen und auf gänzliche Abweisung des in Rede stehenden klägerischen Anspruchs erkannt.

Wenn dawider der Kläger in gegenwärtiger Instanz gravaminirt hat, daß nicht das Handelsgerichtliche Erkenntniß bestätigt worden sei, so ist es

1) völlig grundlos u. s. w.

4) Der Beklagte hat, wie in der vorigen, so auch in dieser Instanz den Versuch gemacht, dem am 14. Febr. dem Kläger durch Fox & Co. in Falmouth zugestellten Brief, worin die in Rede stehende Ordre enthalten war, die Bedeutung beizulegen, als habe der Kläger daraus ersehen müssen, daß er ohne Verzug seine Fahrt nach der Elbe fortzusetzen habe, und unbedenklich — auch mit Rücksicht auf Eiszustände — fortsetzen könne. Nun heißt es allerdings in jenem Schreiben:

„Hamburg is the port of your discharge and I request, you will continue your voyage to this port without delay,“

allein dies Letztere hatte nur den Sinn, dem Schiffer bemerklich zu machen, daß er nunmehr seine definitive Bestimmung erhalten habe, sowie außerdem ihn im Allgemeinen zur Vermeidung unnöthigen Verzuges aufzufordern, ohne jedoch auf diejenigen Schifffahrtszustände Beziehung zu haben, welche gerade zu der Zeit Statt fanden, als dem Kläger der Brief eingehändigt wurde. Dies ergiebt sich schon daraus, daß der Briefsteller gar nicht voraussehen konnte, wann der Schiffer das Schreiben erhalten werde. Nach den Umständen des vorliegenden Falles hat der Kläger den am 4. Febr. in Hamburg abgefertigten Brief des Beklagten am 14. Febr. zu Falmouth empfangen, sechs Tage nachdem der letztere daselbst eingetroffen war, vergl. No. 16 Act., woraus hervorgeht, daß Briefe zwischen Hamburg und Falmouth in 4 Tagen befördert werden. Der Kläger hätte ihn aber, falls seine Reise von Ostindien nach Europa längere Zeit gedauert hätte, auch viel später erhalten können, so daß weder der Beklagte die Absicht haben konnte, Instructionen

in Betreff des hier in Rede stehenden Punktes zu ertheilen, noch der Kläger annehmen, daß jener Satz den fraglichen Sinn haben solle.

Erledigen sich demnach sämmtliche besondere Momente, welche die Parteien aus der processualischen Lage der Sache und aus den oben erwähnten factischen Anführungen abzuleiten versucht haben, so kam es allein auf das richtige Verständniß der Clausel an, der Schiffer solle eine Frachtzulage von 2 sh. 6 d. per ton erhalten,

> „if the ship is ordered to a port which is closed by ice at the time.“

Hier ist zuvörderst so viel klar, und wird auch von dem Beklagten nicht bestritten, daß diese Bestimmung deshalb in die Chartepartie aufgenommen worden ist, um dem Schiffer, wenn er durch Eiszustände, welche den sofortigen Zugang zu dem Seitens des Befrachters zu wählenden Bestimmungshafen unthunlich machten, aufgehalten, vielleicht selbst zu besonderen Aufwendungen genöthigt werden sollte, hiefür eine Vergütung zukommen zu lassen.

Es fragt sich hiebei, was es heiße „at the time“? Der Beklagte giebt diesen Worten die Auslegung: „zu derjenigen Zeit, zu welcher der Schiffer vor dem ihm als Bestimmungsplatz aufgegebenen Hafen oder dessen Revier ankommen werde“, so daß im vorliegenden Falle, in welchem, als der Kläger mit seinem Schiffe am 27. Februar Cuxhaven erreichte, er, ohne durch Eis verhindert zu werden, die Elbe aufsegelte, die Frachtzulage nicht gefordert werden könne.

Nun würde es freilich kaum in Zweifel zu ziehen sein, daß, wenn zur Zeit der Ordre-Ertheilung entweder Eisverhinderung vor dem aufgegebenen Hafen nicht vorhanden gewesen, oder doch dem Schiffer nicht bekannt geworden wäre, und er bei dem Eintreffen vor demselben neu gebildetes oder auch schon früher vorhanden gewesenes aber ihm unbekannt gebliebenes Eis vorgefunden hätte, ihm als Vergütung für den hiedurch veranlaßten Aufenthalt, sowie für die etwa ihm verursachten besonderen Verunkostungen die Frachtzulage zu bewilligen gewesen wäre; allein dieser Fall liegt hier nicht vor, und es bedarf mithin eines weiteren Eingehens auf denselben nicht.

Dagegen kann dem Beklagten darin nicht beigestimmt werden, daß die Worte „at the time“ auf die Zeit der Ordre-

Ertheilung überhaupt nicht, oder, von seiner Auffassung der Clausel ausgehend, nicht auch auf dieselbe sich beziehen. — Ihm stebt nämlich zunächst schon der grammatische Sinn der Clausel entgegen, welcher des Zeitpunktes der Ankunft vor einem durch Eis geschlossenen Bestimmungshafen keine Erwähnung thut, dagegen die Ordre-Ertheilung und das Geschlossensein des aufgegebenen Hafens durch Eis ausdrücklich mit einander in Zeitverbindung bringt „ordered to a port which is closed at the time". Nun vermeint freilich der Beklagte, falls der Schiffer bei seinem Eintreffen in Falmouth vernommen haben sollte, daß der Hafen, nach welchem er beordert worden, durch Eis obstruirt sei, so habe er dennoch für alle Fälle seine Reise dorthin fortzusetzen gehabt und nur vor dem Eise selbst zurückweichen dürfen; allein dies ist völlig grundlos und ein solches Verfahren würde mit einer pflichtmäßigen Fürsorge für das ihm anvertrauete Schiff nebst Ladung nicht zu vereinigen gewesen sein.

Ohne Zweifel durfte und den Umständen nach mußte der Schiffer, wenn er zur Zeit der Ordre-Ertheilung glaubhafte Nachricht darüber erhielt, daß die Elbe, wohin er destinirt wurde, durch Eis unfahrbar sei, in Falmouth verweilen, bis er über die Unbedenklichkeit der Fortsetzung seiner Reise vergewissert wurde. — Von dieser Auffassung ausgehend, hat das Handelsgericht dem Schiffer schon für den Fall die Frachtzulage zugewilligt, wenn am 14 Febr. der Hamburgische Hafen in Falmouth als durch Eis geschlossen allgemein gegolten habe. Hiebei ist es indessen über die Bestimmung des Contracts hinausgegangen. Wenn es nämlich auch zufolge des so eben Bemerkten als gewiß anzusehen ist, daß dem Schiffer aus dem Verweilen unter den vorbemerkten Umständen kein Vorwurf hätte gemacht werden können, so würde doch hieraus noch nicht folgen, daß derselbe nun auch berechtigt sei, die in Rede stehende Vergütung in Anspruch zu nehmen. Diese kann dem Schiffer nur so weit zugesprochen werden, als er sich dieselbe contractlich gesichert hat, und da die betreffende Stipulation dahin lautet:

> 2 sh. 6 d. to be paid, if the ship is ordered to a port which is closed by ice at the time,

nicht aber which is reported to be closed, so mußte in Betreff dieses Punktes der Ansicht des Obergerichts beigetreten wer-

den, welches nur der Thatsache des Geschlossenseins, nicht schon den vielleicht unbegründeten Berichten über den Zustand des Fahrwassers Bedeutung beilegen zu können erklärte und beigelegt haben würde, falls es im Uebrigen die Clausel als für anwendbar geachtet hätte.

Das Letztere ist nun vom Obergerichte nicht geschehen. Es nimmt an, daß es nur darauf ankomme, ob, wenn der Kläger am 14. Febr. sofort seine Reise nach der Elbe fortgesetzt hätte, er bei Ankunft vor derselben Eis, oder ob er offenes Wasser angetroffen haben würde. Hierin mußte von den vorigen Richtern abgewichen werden. — Daß für diesen Punkt der beklagtische Ordrebrief irrelevant sei, nämlich weder die Bestimmung gehabt habe, noch gehabt haben könne, Navigations-Instructionen zu ertheilen, ist schon oben ausgeführt worden. — Im Uebrigen würde es unzulässig sein, nach dem Erfolge zu urtheilen. War am 14. Febr. die Elbe durch Eis unpracticabel, so konnte der Schiffer bei der Jahreszeit, in welcher man sich damals befand, auch in Betracht der verhältnißmäßig kurzen Zeitdauer, innerhalb welcher die Reise von Falmouth nach der Elbe zurückgelegt werden kann, auch nicht mit einiger Sicherheit — deren es doch hier bedurft hätte — annehmen, daß, wenn er die Reise ohne Weiteres fortsetzte, er freies Wasser auf der Elbe antreffen werde. Wie schnell oder wie langsam in Wirklichkeit das Eis sich verlieren werde, was von der Temperatur der Luft, von stillem oder stürmischem Wetter und von anderen nicht vorherzusehenden Umständen abhing, das mußte, als ungewiß, außer Betrachtung bleiben, und der später eingetretene Hergang kann mithin auf keine Weise rückwirkenden Einfluß ausüben.

Hiebei ist denn auch der von dem Kläger angeführte und vom Beklagten nicht bestrittene, überdies notorische, Umstand von Erheblichkeit, daß Cuxhaven keinen für tiefgehende Schiffe — und um ein solches handelt es sich hier — benutzbaren Winterhafen bildet, so daß Schiffe dieser Art, wenn sie wegen Eises die Elbe nicht aufsegeln können, den Umständen nach einen nordischen Hafen suchen oder doch in See zurückkehren müssen.

Erledigt sich zufolge des Bemerkten der Entscheidungsgrund, auf welchem das Obergerichtliche Erkenntniß wesentlich beruht, und kommt es, abweichend von der Auffassung des Handelsgerichts, auf die Thatsache, daß am 14. Februar 1857 die Schifffahrt auf der

Elbe durch Eis geschlossen gewesen, nicht aber auf die hierüber in Falmouth coursirenden, möglicher Weise unbegründeten, Nachrichten an, so war die Abweisung des Klägers mit dem hier in Rede stehenden Anspruche aufzuheben und auf klägerische Beweisführung in Betreff jenes Umstandes zu erkennen. Dabei mußte von dem Umstande, den das Handelsgericht mit zum Beweise verstellt hat, daß der Kläger fünf Tage in Falmouth habe verweilen müssen, abgesehen werden. Denn auf die längere oder kürzere Dauer des dortigen Aufenthaltes kam es, wenn überhaupt ein solcher durch das Vorhandensein von Eiszuständen verursacht wurde, nicht an; auch stand formell nichts im Wege, sobald die handelsgerichtliche Beweisauflage in einem wesentlichen Punkte zu Gunsten des Beklagten abgeändert wurde, dann auch andere als irrelevant zu achtende Theile derselben daraus zu entfernen, obschon der Kläger gegen die Gesammtheit jener Beweisanordnung ein Rechtsmittel nicht ergriffen hatte.

II. Der zweite Streitpunkt, welcher von dem Beklagten auf dem Wege der beim Obergerichte ergriffenen Restitution geltend gemacht worden ist und nunmehr hieselbst zur Entscheidung steht, betrifft die von dem Kläger aufgewendeten Leichterkosten, welche derselbe zum Belaufe von Crt.✗ 525 zu dem Zwecke verausgabt zu haben behauptet, um ohne längeren Verzug die Elbsände oberhalb Stade passiren zu können.

Er bestreitet freilich nicht, daß es an und für sich ihm obgelegen haben würde, die etwa erforderlich werdenden Leichterkosten zu tragen; allein er will von denselben im vorliegenden Falle auf Grund der in der Charteрartie sich vorfindenden Clausel frei sein, daß der Schiffer nach den in dem Fracht-Contracte genannten oder nach dessen näheren Bestimmungen sonst zulässigen Destinationsplätzen zu segeln habe:

„or so near thereunto as she (das Schiff) may safely get always being afloat at low tide“.

Das Handelsgericht ist der Ansicht gefolgt, daß diese Clausel sich gar nicht auf Leichterkosten, wie solche hier in Frage stehen, beziehe, und daß es die Sache des Klägers gewesen wäre, falls er von denselben hätte befreiet werden wollen, sich dies ausdrücklich zu stipuliren. Dagegen hat das Obergericht angenommen, es sei kein

Grund dazu vorhanden, die gedachten Worte nicht auch auf den Zugang zu dem vom Befrachter gewählten Hamburger Hafen zu beziehen, wobei dann keine andere Anwendung von denselben gemacht werden könne, als dem Schiffer die nothwendig werdenden Leichterkosten abzunehmen.

Hier war der handelsgerichtlichen Auffassung beizutreten. Zuvörderst konnte dem Versuche des Beklagten, die dem gedruckten Formular schriftlich hinzugefügten Worte: always being afloat at low tide vor den (gedruckten) Worten or so near thereunto etc. zu lesen und sie demnach in unmittelbare Verbindung mit den voranstehenden Ortsangaben zu bringen, keine Folge gegeben werden. So gelesen, wie der Beklagte dies geschehen lassen will, haben jene Worte keinen Sinn; auch würde diese Leseweise schon wegen des „thereunto", welches sich wohl auf die bezeichneten Häfen, nicht aber auf low tide beziehen läßt, unthunlich sein. Ueberdies hat der Beklagte in der Anfrage, welche er an die für sich aufgerufenen Schiffsmakler gerichtet hat, selbst die Clausel so formulirt, wie sie im Obigen als in dem Contract wirklich enthalten aufgefaßt worden ist.

Was nun die Bedeutung der Clausel betrifft „or so near thereunto, as she may safely get, always being afloat at low tide", so ist es bekannt, daß die, wie schon bemerkt, auch in der vorliegenden Chartepartie gedruckt vorkommenden Worte „or so near thereunto, as she may safely get" regelmäßig in den englischen Chartepartie-Formularen sich vorfinden,

vergl. Chitty commercial law. London. 1824. Bd. 4. (Formulare enthaltend) S. 261. u. ff.
Schleier Handelswissenschaft. 1848. S. 675.

und den Sinn haben, wenn ein solcher resp. Lade- oder Löschplatz contractlich bestimmt oder später gewählt werden sollte, welcher wegen der dortigen Wassertiefe für das Schiff nicht erreichbar sei, dem Schiffer die Zusicherung zu ertheilen, sich demselben nicht weiter nähern zu müssen, als dies mit der Sicherheit des Schiffes vereinbar sei. Auf Leichterkosten, welche aufzuwenden sind, um über die Barren von Flüssen oder Häfen zu gelangen, bezieht sich diese Clausel gar nicht. Und der Kläger selbst räumt ein, daß wenn nur sie in dem vorliegenden Contracte sich vorfände, er die Kosten der hier in Frage stehenden Leichterung zu tragen haben würde.

Wenn nun den vorgedachten Worten hinzugefügt ist „always being afloat at low tide", so ist es klar, daß hiedurch der dem Schiffer gemachten Zusicherung, sein Schiff in einem Falle der angegebenen Art nicht exponiren zu müssen, nur eine nähere Bestimmung und Erläuterung dahin gegeben worden ist, daß das Schiff niemals in einer minderen Wassertiefe seinen Liegeplatz zu nehmen habe, als wo es auch bei Ebbezeit flott sein werde. Daß die Hinzufügung der Worte: „always being afloat at low tide" der Clausel „or so near etc." eine völlig andere Bedeutung, als welche derselben an sich inne wohnt, geben könne, oder daß durch sie speciell etwas über Leichterkosten habe bestimmt werden sollen, läßt sich demnach nicht behaupten.

Mit Recht hat also das Handelsgericht angenommen, daß die Worte: „or so near etc." keine erkennbare Beziehung auf Leichterkosten haben, und daß, wenn der Kläger von den letzteren sich hätte befreien wollen, er dies durch Stipulirung einer ausdrücklichen und verständlichen Contracts-Clausel hätte bewirken müssen, wie denn wirklich hin und wieder Chartepartieen vorkommen, in welchen solche Bestimmungen sich finden.

Die von den Parteien resp. für und gegen die Anwendung der Clausel auf Leichterkosten vorgetragenen besonderen Momente sind ohne Erheblichkeit.

1) Klägerischerseits — — — — — — — —

2) Daß die Clausel „always being afloat at low tide" selten vorkomme, kann dem Kläger zugegeben werden,

(sie findet sich bei Chitty l. c. in einer großen Menge von Formularen S. 261—321 nur einige wenige Male: S. 271 und 296),

allein wie daraus folgen soll, daß sie sich deshalb nothwendig auf Leichterkosten beziehen müsse, ist nicht einzusehen. Nur das ist daraus zu schließen, daß verhältnißmäßig selten Veranlassung dazu vorhanden ist, sich das stete Flottbleiben an den Lade- oder Löschplätzen besonders mitzubedingen.

3) Wenn der Beklagte behauptet, die Clausel könne sich gar nicht auf einen der in der Chartepartie namentlich aufgeführten Häfen (Gotenburg, Havre, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) beziehen,

„to discharge at Gotenburg, a port in Great Britain or the continent between Havre & Hamburg both inclusive“

„2 sh. 6 d. additional freight if discharged at Hamburg & Bremen“

„3 sh. if discharged at Amsterdam or Antwerp“,

so hat es freilich damit seine Richtigkeit bei Zugrundelegung der im Obigen der Clausel angegebenen Auslegung, weil diese sämmtlichen Häfen auch von tiefgehenden Schiffen (resp. nach vorgängiger Leichterung) erreichbar sind; wäre dagegen die Clausel auf die Befreiung von Leichterkosten zu beziehen, so würde kein Grund vorhanden sein, von dieser Wirkung im Falle der Destination nach einem der vorbemerkten Häfen abzustehen, sofern Leichterkosten bei demselben hätten aufgewendet werden müssen.

4) Nicht minder grundlos ist die eventuelle Anführung des Beklagten, daß in der Frachtzulage von 2 sh. 6 d. nach Hamburg und Bremen eine Vergütung für die Aufwendung der Leichterkosten Seitens des Schiffes liege. Denn, abgesehen davon, daß Bremerhafen ohne Leichterung selbst von tiefgehenden Schiffen zu erreichen ist, — woraus sich ergiebt, daß der Punkt der Leichterkosten keinen Einfluß auf diese Frachtzulage gehabt haben kann — hängt die Feststellung dieser letzteren ohne Zweifel im Allgemeinen mit den Umständen zusammen, welche als nach dem Eintreffen des Schiffes in Europa vermuthlich eintretend angenommen und von den Contrahenten in ihrem resp. Interesse bei Feststellung der Charteparție in Erwägung gezogen wurden. Daß nicht allein oder vorzugsweise auf die Kosten der betreffenden Hafenplätze, auch nicht auf die größere oder geringere Entfernung der aufzugebenden Destinationsplätze gesehen worden ist, liegt vor, indem z. B. eine geringere Fracht nach den theuereren englischen Häfen, als nach dem billigeren Hamburg oder Bremen, nicht minder nach dem entfernteren Gotenburg, als nach den näheren belgischen Häfen oder nach Hamburg oder Bremen bewilligt worden ist.

Nach dem Allen war das Handelsgerichtliche Erkenntniß in Betreff des vorerwähnten zweiten Streitpunktes wieder herzustellen.

317.

J. M. Precht im Auftrage des Capitain Lishman, führend das englische Dampfschiff Otter, Kläger, gegen Capt. A. Béron, führend den französischen Lugger l'Espoir, modo Dr. H. A. Stavenüter mand. nom. desselben, Beklagten.

Capitain Lishman, Dampfschiff Otter, auf der Fahrt von Newcastle nach Hamburg begriffen, leistete am 22. März 1857 dem bei Neuwerck liegenden Lugger l'Espoir, Capitain Béron, Nothhülfe, und klagte hiefür, einschließlich des Ersatzes für eine dabei verlorene Bugsirtrosse, eine Vergütung von Bco.$ 5000 ein. Die näheren Umstände dieser Hülfsleistung waren in der Verklarung des Capitain Lishman folgendermaßen beschrieben: „Am 22. März um 11 Uhr Vormittags passirten wir das äußere Feuerschiff vor der Elbe und erhielten einen Lootsen an Bord; um 1 Uhr Nachmittags wehte ein Sturm aus Südost, wir waren bei Neuwerck und erblickten einen dreimastigen französischen Lugger mit Nothsignal beigesetzt, hielten nach demselben ab und wurden von ihm aufgefordert, Hülfe zu leisten und ihn nach Cuxhaven einzuschleppen, unter der Angabe, sein Brattspill verloren zu haben und unfähig zu sein, noch viel länger See zu halten, auch forderten sie uns auf, ihnen eine Bugsirtrosse zu geben. Wir ließen ihnen demnach das Ende einer neuen Bugsirtrosse zukommen, was nicht ohne Schwierigkeit und Gefahr gelang, indem ein schwerer Sturm wehte und ein scharfer Ebbstrom lief. Nachdem Alles am Bord des Luggers bereit war, schlippte derselbe seine Ankerkette und wir steuerten mit demselben im Schlepptau nach Cuxhaven, woselbst wir um 4 Uhr Nachmittags ankamen und wo der Lugger, genannt l'Espoir, Capt. A. Béron, unsere Trosse, anstatt sie zu schlippen, kappte, wodurch, sowie durch die Schamfielung, solche unbrauchbar wurde."

Capitain Béron räumte ein, daß er nach einer stürmischen Reise bei Neuwerck in einer gefährlichen Lage vor Anker gelegen und fremder Hülfe bedurft habe, welche ihm durch das klägerische Dampfboot geleistet sei. Die Bemühungen Seitens des letzteren wären aber nur sehr gering gewesen, es habe die zur Rettung gebrauchte Zeit einschließlich der Fahrt von Neuwerck nach Cuxhaven nur drei Stunden betragen. Auch habe das Schiff Otter sich gar

keiner Gefahr durch die Rettung ausgesetzt und seinen Cours nur wenig geändert, weil es sich auf der Fahrt nach Hamburg befunden habe. Ferner sei das gerettete Schiff l'Espoir keineswegs ein großes und seine Ladung nicht werthvoll gewesen. Von dem gekappten Tau endlich wäre das bei weitem größere Ende am klägerischen Schiff geblieben. Demnach könne Kläger nur einen Lohn von 500 bis 600 ℔ Bco. beanspruchen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. Mai 1857:

daß in Erwägung aller Umstände, wie sich solche aus der klägerischen Verklarung, deren Angaben im Wesentlichen von dem Beklagten zugegeben worden, herausstellen, dem Kläger für die fragliche, dem beklagtischen Schiff l'Espoir am 22. März d. J. geleistete Hülfe, einschließlich der für das beschädigte Tau zu leistenden Vergütung, hiemit die Summe von 1000 ℔ Bco. zu adjudiciren, und ist Beklagter solchen Betrag innerhalb 8 Tage zu bezahlen schuldig.

318.

J. G. R. Hubert, als Rheder der Hamburger Brigg Löwe, Kläger, gegen G. Delaval & W. Pott, Schiffsmakler, als Vertreter des Capitain Frost vom Dampfschiff Tiger, Beklagte.

Das Schiff Löwe, Capitain Brauer, begegnete auf der Elbe bei Nacht dem Dampfschiff Tiger und stieß mit demselben zusammen, da es nicht rasch genug ausweichen konnte. J. G. R. Hubert behauptete, es sei dieser Zusammenstoß durch Schuld von Seiten des Schiffs Tiger entstanden, weil dasselbe plötzlich seinen Cours verändert habe, und klagte auf Ersatz dieses Schadens zum Betrage von Crt.℔ 7900. — Die Beklagten warfen dem Capitain Brauer wegen nicht gehörigen Ausweichens grobe Fahrlässigkeit vor, verweigerten deshalb jede Schadensvergütung und forderten vielmehr Ersatz für den Schaden des von ihnen vertretenen Schiffes zum Betrage von Crt.℔ 2200. Uebrigens könne, wenn die in Art. 1 und 2 tit. VIII. der Hamburgischen Assecuranz- und Havarie-Ordnung vor-

geschriebene Repartition in Anwendung komme, nach dem vorzunehmenden Abzug von 1/3 Alt für Neu, der Kläger nur eine Summe von Crt.ℳ 1900 beanspruchen. Außerdem forderten Beklagte einen Hülfslohn von £ 250, weil der Tiger das nach dem Zusammenstoß in großer Gefahr befindliche Schiff Löwe nach Cuxhaven bugsirt und gerettet habe. — Der Kläger bestritt jede Fahrlässigkeit Seitens seines Schiffs bei der Collision, erkannte übrigens die beklagtische Berechnung, wonach ihm, jener gesetzlichen Repartition gemäß, eine Vergütung von Crt.ℳ 1900 zukomme, als richtig an. Die Verpflichtung, einen Hülfslohn an das beklagtische Schiff zu vergüten, ward von ihm indessen abgelehnt, indem das Schiff Löwe ganz gut allein hätte fortkommen können und den Dienst des beklagtischen Schiffs gar nicht begehrt, sondern nur, als derselbe ihm angeboten worden, angenommen habe. Es habe ferner Frost, der Capitain des Tiger, damals eine Vergütung weder gefordert, noch sich vorbehalten, auch nicht in Folge der Bugsirung seinen Cours verändern müssen, da sein Schiff nach Hamburg bestimmt gewesen sei. — Die Beklagten mußten diese letzteren Behauptungen, sowie daß die geleistete Hülfe vom Capitain Brauer gar nicht in Anspruch genommen sei, als richtig zugeben.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 23. Mai 1857:

da von keiner Seite etwas vorgebracht worden, was genügende Veranlassung geben könnte, in dem vorliegenden Ansegelungsfall die gesetzliche Repartition des entstandenen Schadens über beide Schiffe auszuschließen,

die Parteien für diese Eventualität auch darüber, daß das beklagtische Schiff dem klägerischen die Summe von Crt.ℳ 1900 zu erstatten habe, bereits einverstanden sind,

da — so viel den beklagtischerseits geltend gemachten Gegenanspruch betrifft — von Zuerkennung eines Hülfslohns im vorliegenden Fall keine Rede sein kann, indem der Capitain des klägerischen Schiffs in keiner Weise zu erkennen gegeben hat, daß sein Schiff sich in Noth befinde und fremder Hülfe bedürfe, vielmehr der beklagtische Capitain, nachdem er sich — wie dies in der Natur der Sache lag — nach dem Schicksal des klägerischen Schiffs erkundigt

hatte, sich unaufgefordert erboten hat, dasselbe bis nach Cuxhaven ins Schlepptau zu nehmen,

unter diesen Umständen aber die Absicht, für diesen Dienst eine — jedenfalls doch nur geringfügige — Belohnung fordern oder bewilligen zu wollen, weder auf der einen noch auf der anderen Seite angenommen werden kann,

daß die Beklagten, als Vertreter des Capt. Frost, Dampfschiff Tiger, schuldig seien, dem Kläger Crt.℔ 1900 zu bezahlen, der beklagtische Anspruch wegen Hülfslohns aber zu verwerfen sei.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Beklagten am 29. Juni 1857 bestätigt.

319.

J. Stürken & Co., als Rheder des Schiffes Harriett, Kläger, gegen Capt. Bramann, führend das Dampfschiff Delphin, modo Wachsmuth & Krogmann, als Rheder des gedachten Schiffes, Beklagte.

Vergl. in Nr. 257 ein früheres Erkenntniß.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 25. Mai 1857:

da, wenn auch die Aussagen der Beweis- und Gegenbeweis-Zeugen sich in wesentlichen Momenten, namentlich in den Zeitangaben, widersprechen, doch so viel mit Sicherheit aus den Acten und der Verhandlung entnommen werden kann: daß die Beschädigung des Steuers, welche der Delphin in Folge des Zusammenstoßes mit der Harriett erlitt, im Ganzen richtig von dem Maschinisten Lange angegeben ist, zumal wenn man mit dessen Aussage die von den Beklagten in Anlage C beigebrachte Tischler-Rechnung vergleicht; — daß ferner der Delphin alsbald nach dem gedachten Vorfall nicht etwa rückwärts, sondern um die Harriett herum durch das Eis elbaufwärts gegangen (wie Solches bestimmt von den Gegenbeweiszeugen, namentlich dem Lootsen Wolff, der fast als classischer Zeuge zu bezeichnen, ausgesagt wird); — daß endlich

der Delphin ungefähr 5 Stunden später, als ihm die Harriett bei Grauenort ins Heck gerathen war, gegen Ebbe, Eis und Ostwind bereits die Pfähle vor hiesiger Stadt erreicht hat,

da nun die zugezogenen Schifferalten ausdrücklich und übereinstimmend — in Berücksichtigung dessen, was der Delphin nach dem Zusammenstoß mit der Harriett geleistet hat — erklären, daß eine Beschädigung am Steuer des Delphin, wie sie vom Maschinisten Lange beschrieben wird, die Steuerkraft des Dampfbootes nicht in der Art beeinträchtigte, daß sie dem Capitain Bramann, wenn nur die erforderliche geringfügige Reparatur alsbald vollzogen ward, das Unterlassen einer weiteren Bugsirung der Harriett mit der Ebbe gebieten konnte,

da es aber die Pflicht des Capitains eines Bugsir-Dampfschiffes ist, bei etwaiger Verletzung des Dampfbootes die thunlicher Weise auf der Stelle zu beschaffende Reparatur sofort vorzunehmen, und dann das begonnene Unternehmen mit der äußersten seinseitigen Anstrengung fortzuführen, auch daran im vorliegenden Fall durch die Anlage B (eine Karte, welche die Bedingungen des Engagements der Bugsirung enthielt), nichts geändert wird,

da endlich andere gebietende Umstände als die Steuerunfähigkeit des Delphin gar nicht behauptet und namhaft gemacht, geschweige denn bewiesen sind,

> daß der den Beklagten im Erkenntnisse vom 31. März v. J. auferlegte glaubhafte Nachweis, daß gebietende Umstände die weitere Bugsirung der Harriett unthunlich machten — ohne daß es annoch eines klägerischen Glaubenseides bedürfte — für nicht geführt zu erachten.

Der im Erkenntniß angeführte Zeuge Lange, Maschinist auf dem Delphin, hatte über die Beschädigung des Steuers folgende Aussage gemacht: „Als sie eben hinter Stade gewesen, habe er, damals unten bei der Maschine befindlich, einen heftigen Ruck verspürt, und als er auf Deck kam, habe er das Rad des Steuerruders auf dem Kopf stehend befunden und alsbald bemerkt, daß der Bolzen, worin an der einen Seite die Kette vom Steuerrad befestigt werde, gebrochen, sowie auch die Büchse losgegangen war. Er habe dann nothdürftig gesucht, die Kette, welche nicht gerissen

war, wieder zu befestigen, ebenso sei auch das Holz, worauf die Welle befestigt, weg gewesen, und habe er auch hier sich mit einem alten Brett nothdürftig zu helfen gesucht und die Büchse wieder befestigt. — — — In Folge des Unfalls habe der Delphin von selbst sich gedreht und hätten sie ihn demnächst bis zur beschafften nothdürftigen Reparatur treiben lassen, was wohl eine gute halbe Stunde gedauert habe. — — — Sie hätten sodann nur mit halber Kraft aufgehen können und habe er wiederholt repariren müssen. — — — Es sei eine Stütze des Bolzens zersplittert gewesen."

Der im Erkenntniß angeführte Zeuge Wolff befand sich als Lootse an Bord der Harriett.

Anlangend die sofortige Reparatur der Beschädigung, so warfen Kläger dem Capitain Bramann vor, daß dieselbe äußerst mangelhaft beschafft und nicht der am Bord der Harriett befindliche Zimmermann zu dem Ende herbeigerufen wäre.

320.

James Brunton Schiffsmakler, nom. Capitain W. Hodge vom Dampfschiff Gnome und Capt. J[s]. Pale vom Dampfschiff Elf, Kläger, gegen F. C. Frost & Co., Beklagte.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 25. Mai 1857:

da, betreffend die für Ueberliegegeld und Leichterkosten geforderten Bco.℔ 190. 9 ß, der Kläger bei der im Connossement enthaltenen Clausel „the Iron to be taken from the steamer immediately on arrival or lighters to be engaged etc." niemals Ueberliegegeld und Leichterkosten, vielmehr unter allen Umständen nur die letzteren ersetzt verlangen kann,

da aber auch die Leichterkosten den Beklagten nur dann zur Last zu bringen sind, wenn dieselben die Löschung länger als wirklich erforderlich verzögert haben, was bei einer in 3 Tagen beschafften Entlöschung von 150 tons Pig Iron wenigstens nicht ohne Weiteres angenommen werden kann,

daß der Kläger mit seinem Ueberliegegeld-Anspruch schon

jetzt abzuweisen, wegen der beanspruchten Leichterkosten aber den Beweis zu führen habe:

daß die Beklagten die Löschung der in Rede stehenden 150 tons Pig Iron länger, als den Umständen nach unumgänglich nothwendig, verzögert haben,

den Beklagten Gegenbeweis, namentlich auch dahin vorbehältlich:

daß eine raschere Entlöschung durch die Schuld des betreffenden Capitains oder dessen Mannschaft, durch den schlechten Zustand des Schiffsgeräths oder dadurch verhindert worden, daß das Eisen nicht sofort vor der Hand gewesen.

Das im Erkenntniß angeführte Connossement enthielt keine Stipulation über Bezahlung von Ueberliegegeld.

321.

G. F. Dörger, Kläger, gegen W. O'Swald & Co., Beklagte.

Das Schiff Albrecht & Otto ward übergesegelt und über den an Schiff und Ladung erlittenen Verlust eine Dispache aufgemacht, in welcher G. F. Dörger als Ablader eines Koffers mit Schmucksachen anerkannt und ihm für deren Verlust die Summe von Bco.℔ 363. 6 ß zugesprochen ward. W. O'Swald & Co., die Rheder des Schiffs, hatten diesen Betrag eincassirt, welchen Dörger nach Abzug von Bco.℔ 233. 13 ß mit pro resto Bco.℔ 129. 7 ß gegen sie einklagte. — W. O'Swald & Co. verweigerten die Auszahlung dieser Summe, bevor Dörger durch Beibringung des Verladungsscheins im Original sich gehörig als Eigenthümer des Koffers legitimire. Sie erachteten sich hiezu um so mehr berechtigt, weil Dörger ordnungswidrig den Steuermann des Schiffes verleitet habe, gegen ihre, der Rheder, Vorschrift, die Schmucksachen mitzunehmen, um sie am Bestimmungsort des Schiffs für ihn zu verkaufen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 3. Juni 1857:

da der Kläger in der vorliegenden Dispache, betreffend die Havarie des Schiffes Albrecht & Otto, als Ablader des in Anl. 1

erwähnten Koffers mit diversen Schmuck- und anderen Gegenständen ohne allen Vorbehalt anerkannt ist,

auch darüber, daß diese Dispache von irgend einer Seite angefochten worden, durchaus Nichts vorliegt, vielmehr die Beklagten den wegen jenes Koffers dem Kläger zukommenden Betrag eincassirt haben,

bei dieser Sachlage aber gar nicht einzusehen ist, auf welchen Titel hin denn die Beklagten glauben beanspruchen zu dürfen, daß der Kläger sich ihnen gegenüber noch weiter legitimiren solle,

daß die Beklagten zu verurtheilen seien, die eingeklagten Bco. ℳ 129. 7 ß dem Kläger zu bezahlen.

322.

J. Riessen, als Rheder des Schiffes Helene, Kläger, gegen Gustav Balck, Beklagten.

J. Riessen hatte sein Schiff Helene an G. Balck für eine Reise von Hamburg nach Punta Arenas und von dort oder Iquique nach Hamburg, Liverpool oder London verchartert. Das Schiff hatte in Punta Arenas Waaren nach Hamburg eingeladen. Balck hatte einen Theil des Schiffes an G. C. Bruce in London afterverfrachtet und für denselben in St. Elena eine Partie Orseille eingenommen. Die Connossemente über diese letzteren Waaren wurden nicht nach Hamburg, dem Bestimmungshafen des Schiffs, sondern nach London ausgestellt. Als das Schiff in Hamburg ankam und Sloman jun., Makler des Klägers, die Fracht forderte, ward ihm von Balck Behufs deren Berichtigung die in Hamburg fällige Connossementsfracht so wie die von Bruce für die nach London verladene Partie Orseille zu bezahlende Fracht überwiesen. Den Rest seiner Frachtschuld bezahlte Balck baar. Die Fracht der Orseille, in dem Connossement per ton stipulirt nach eingenommenem Gewicht, welches zu 36 tons 15 quintals gross weight of Castilla angegeben war, wurde bei diesem Uebereinkommen auf 330 £ 15 sh. berechnet, und die Kosten der Beförderung dieser Waaren nach London von

Balck übernommen. Bei dieser Berechnung wurden jene im Connossement angeführten 36 tons zu 2240 ℔ spanisch angenommen.

Bruce erklärte diese Berechnungsweise für unrichtig, weil die im Connossement erwähnten tons spanische zu 2000 ℔ wären. Daher müßten, um die Fracht richtig zu berechnen, die eingenommenen 36¾ tons mit 2000 multiplicirt zu Pfunden gemacht, dann 1 pCt. zugelegt werden, um englische Pfunde zu erhalten und deren Anzahl durch 2240 dividirt werden. Auf diese Weise werde ermittelt, wie viel englische tons, nach welchen die Fracht stipulirt sei, die eingenommenen 36¾ spanischen tons ausmachten, so daß sich ein Frachtbetrag von nur 298 £ 5 sh. 4 d. ergebe. Riessen erhob gegen diese Berechnungsweise keine Einwendung und lieferte die Ladung Orseille gegen diese 298 £ 5 sh. 4 d. an Bruce aus. Die Differenz zwischen dieser Summe und jener früher für die Orseille berechneten Fracht von 330 £ 15 sh. klagte er darauf als Rest der ihm schuldigen Chartepartiefracht mit Bco. ℳ 462 gegen G. Balck ein. Hiebei ging Riessen davon aus, daß jene Ueberweisung der von Bruce zu bezahlenden Fracht an ihn als eine Anweisung zu betrachten sei, und mithin, so weit dieselbe nicht honorirt worden, von ihm an denjenigen, welcher sie vorgenommen habe, an den Beklagten, zurückgegangen werden könne.

Balck weigerte sich den libellirten Betrag zu entrichten, weil seine Frachtschuld getilgt wäre, indem Kläger die Orseillefracht an Zahlungsstatt angenommen habe. Auch hätte Letzterer die ganz irrige Berechnung von Bruce — indem es spanische tons gar nicht gebe — nicht anerkennen und demselben nicht die Waare ausliefern dürfen, noch dazu ohne vorher das ausgelieferte Gewicht gehörig zu constatiren.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 4. Juni 1857:

da die Parteien bei Ueberweisung der Orseille-Fracht an den Kläger von der auf die Berechnung des eigenen klägerischen Maklers gestützten Annahme ausgegangen sind, daß unter den im Connossement verzeichneten 36 tons 15 quintals gross weight of Castilla Tons von 2240 ℔ spanisch zu verstehen seien,

da hiernach der Kläger, indem er die Waare ohne Weiteres gegen eine nur für spanische Tons von 20 Quintals oder 2000 ℔

berechnete Fracht dem Destinatair auslieferte, also eine Interpretation der in dem hier vorliegenden Zusammenhang eben so ungewöhnlichen wie durchaus zweideutigen Bezeichnung „tons" sich gefallen ließ, welche der unter den Parteien zu Grunde gelegten Auffassung durchaus widerspricht, die Sache jedenfalls insofern zu seiner eigenen gemacht hat, daß er, um die sich ergebende Differenz vom Beklagten reclamiren zu können, die Richtigkeit jener vom Destinatair in Anspruch genommenen und von ihm zugestandenen Interpretation nachzuweisen hat,

da hingegen der Umstand, daß der Kläger die Waare aus Händen gelassen haben soll, ohne das ausgelieferte Gewicht in verbindlicher Weise constatirt zu haben, hier völlig irrelevant ist, indem nur eine nach eingenommenem Gewicht zu bezahlende Fracht in Frage stand,

daß der Kläger den Beweis zu führen habe:

daß unter den im fraglichen Connossement de dato St. Elena, den 15. Juli 1856, erwähnten „tons" ein Gewicht von 20 Quintals oder 2000 ℔ zu verstehen sei.

323.

Heinrich Wulff, Schiffer in Finkenwärder, Kläger, gegen Capt. J. B. Kruuse, dänische Brigg Anna Maria, Beklagten.

Am 12. Mai 1857 Nachmittags gerieth das Schiff Anna Maria Capitain Kruuse bei der Insel Norderney auf den Grund. Am 13. Mai Morgens kam der Schiffer Wulff mit seinem Fischewer in die Nähe und wurde vom Capitain Kruuse um Hülfe angesprochen, unter der Abrede, daß der demselben hiefür zukommende Lohn in Hamburg festgestellt werden sollte. Die Dienste des Schiffers Wulff bestanden vornehmlich im Ausbringen und Wiedereinholen von Ankern der Anna Maria, in Hülfleistungen beim Abwinden derselben und in der Uebernahme von 79 Säcken Caffee aus der Ladung, um das Schiff zu erleichtern. Es gelang dasselbe auf den Ankern wieder abzuwinden, wobei auch eine Anzahl Leute aus Norderney Hülfe leisteten, und am 13. Mai Nachmittags konnte es wieder fortsegeln.

Der Schiffer Wulff behauptete, es habe das Schiff an einer gefährlichen Stelle gelegen, so daß rasche Hülfe geleistet werden mußte, indem dasselbe sich bei Ost-Nord-Ost-Wind leicht zu tief in den Sand wühlen konnte, und dann nicht wieder hätte abgewunden werden können. Er producirte auch ein Attest der Norderneyer Behörde, welches folgendermaßen lautete:

„Auf die erste Anzeige, es sitze eine Brigg am Nordstrande der Insel am Ostende, begaben sich die Unterzeichneten Voigt und Ortsvorstand von Norderney zu Wagen an den Strandungsplatz.

Wir fanden das Schiff bei niedrigem Wasser mit dem Kopf nach Westen, auf die Steuerbordseite liegend, am Ostende des Nordstrandes am Strande sitzend und hatte dasselbe etwa 3 Fuß Wasser.

Das Wetter war schön, wenig Brandung, und schien das Schiff wenig gelitten zu haben. Der Ewerschiffer Hinrich Wulff aus Finkenwärder lag der Brigg auf Seite und leistete derselben Hülfe.

Nachdem wir uns an Bord begeben hatten, gaben wir auf Anfordern des Capitains die nöthige Hülfsmannschaft zur Arbeitsleistung.

Wenngleich uns nicht bekannt ist, daß jemals ein Schiff an dieser Stelle der Insel abgekommen ist, so waren doch die Umstände so günstig, daß sich namentlich durch die augenblickliche thätige Hülfe des Ewerschiffers Hinrich Wulff die Sachlage änderte und der Versuch das Schiff abzubringen gelang.

Der Wahrheit die Ehre gebend, sprechen wir daher unsere Ansicht dahin aus, daß

der thätigen und umsichtigen Hülfsleistung des Ewerschiffers Hinrich Wulff die Rettung von Schiff und Gut hauptsächlich zuzuschreiben ist."

Als Hülfslohn beanspruchte Wulff eine Summe von 8000 ℳ Bco. und klagte dieselbe gegen Capitain Kruuse ein. — Dieser behauptete dagegen, es wäre seinem Schiff nur ein ganz geringer Unfall zugestoßen und habe sich dasselbe bei schönem Wetter und Süd-Ost-Wind in keinerlei Gefahr befunden. Der Schiffer Wulff sei nur, um Zeit zu sparen, angenommen worden, damit nicht zur Ausbringung der

Anker das große Boot erst ausgesetzt werden mußte. Daher könne dem Kläger nur eine geringe Vergütung zugesprochen werden, höchstens Crt.$ 500 für ihn selbst und Crt.$ 100 für die Leute ans Norderney, welche auch geholfen hätten, also zusammen Crt.$ 600.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 10. Juni 1857:

daß dem Kläger für die dem Schiffe Anna Maria am 13. Mai d. J. geleistete Hülfe allen vorkommenden Umständen nach die Summe von 1350 $ Crt., sowie — da derselbe durch das beigebrachte amtliche Document d. d. Norderney 27. Mai d. J. auch als Vertreter der vom Lande angenommenen Mannschaft legitimirt zu erachten — für diese Mannschaft und das laut Rechnung, Anlage 3, verausgabte Fuhrlohn die Summe von 150 $ Crt. zuzuerkennen sei.

324.

Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachfolger, Schiffsmakler, nom. Capitain P. Kölln vom Schiffe Caroline, Kläger, gegen Wm. Hühn & Co., Beklagte.

Capitain Kölln hatte sein Schiff Caroline durch Vermittelung der Makler Aug. Bolten und C. J. Nissle an Hühn & Co. für eine Reise von Hamburg nach St. Catharina, Itajahy und Rio Grande do Sul zu 1900 harten spanischen Thalern verchartert, welche Frachtsumme, soweit dieselbe nicht durch Connossementsfracht gedeckt würde, sogleich in Hamburg bei Expedition des Schiffes bezahlt werden sollte. Die Bezahlung dieser Fracht ward vom Makler Bolten Namens des Capitain Kölln eingeklagt. — Wm. Hühn & Co. bestritten die Legitimation des Maklers Bolten, als Vertreters des Capitain Kölln, und brachten außerdem einige materielle Einwendungen gegen die eingeklagte Forderung vor.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. Juni 1857:

da der Schiffsmakler nach hiesiger Praxis allerdings insoweit als legitimirter Verteter des von ihm bedienten Capitains betrachtet

wird, als es sich um Klagen wegen Fracht auf von ihm abgestempelte Connossemente handelt,

keineswegs aber dieser Grundsatz auch auf Fälle, wie der vorliegende, Anwendung leidet, in welchem der Kläger lediglich die Befrachtung eines Schiffes von hier nach überseeischen Häfen vermittelt hat,

daß die Beklagten zwar schuldig seien, die libellirten Bco.✗ 2610. 8 ß innerhalb 8 Tage zu deponiren,

der Kläger aber anzuweisen, sich innerhalb 6 Monate, und zwar unter dem Präjudiz beklagtischer Absolution von der Instanz, als Bevollmächtigten des Capitain Kölln ordnungsmäßig zu legitimiren,

und soll, nachdem dies geschehen, wegen des sonstigen beklagtischen Vorbringens weiter erkannt werden.

325.

Graham & Bowden mand. nom. R. Linton & Co. in Liverpool, Kläger, gegen Capitain Dunham vom englischen Schiffe Helen Lindsay, Beklagten.

R. Linton & Co. in Liverpool machten gegen das Schiff Helen Lindsay, wegen für dasselbe im Frühjahr 1856 gelieferter Segelarbeiten, eine Rechnungsforderung von 307 £ 14 sh. geltend, und ließen auf dasselbe im April 1857 durch ihre Mandatare Graham & Bowden in Hamburg Beschlag legen. Zufolge eines handelsgerichtlichen Commissionsvergleichs vom 19. Mai 1857 ward, unter Vorbehalt aller Rechtszuständigkeiten, namentlich auch in Betreff der Competenz der Hamburgischen Gerichte, der Betrag ihrer Forderung gerichtlich deponirt und das Schiff sodann wieder frei gelassen. Graham & Bowden prosequirten darauf den Arrest vor dem Handelsgericht und verlangten, daß vor demselben auch die Verhandlung über die dem Arrest zu Grunde liegende Forderung, das Justificationsverfahren, stattfände. — Beklagtischerseits erschien Dr. Biesterfeld und beantragte, daß die Sache an die englischen Gerichte zur Entscheidung verwiesen werde, bestritt auch, daß nach dem maaßgebenden englischen Rechte den Klägern wegen ihrer

Forderung ein dinglicher Anspruch an das Schiff zustehe, zumal dasselbe durch eine mortgage-act der — inzwischen insolvent gewordenen — Royal British Bank zu London verpfändet worden sei. Dr. Biesterfeld erklärte, er wolle für die Assignees dieser Royal Bank erscheinen und bat diese als Beklagte in den Rechtsstreit eintreten zu lassen. — Die Kläger machten in ihrer Replik unter Anderem auch geltend, es sei das Depositum Namens des Schiffers gestellt und solle auch für dessen eventuelle persönliche Haftung bürgen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. Juni 1857:

da die Arrestirung des fremden Schiffes Helen Lindsay zu Gunsten der fremden Kläger nur die Sicherstellung der den Letzteren gegen das erwähnte Schiff etwa zustehenden dinglichen Ansprüche bezwecken, die Prosecution dieses Arrestes gegen den Capitain Dunham also nur in dessen Eigenschaft als Vertreter des Schiffes gerichtet werden konnte,

da hiernach die Kläger zur Erhebung der im gerichtlichen Depositum befindlichen Klagsummen, gegen deren Einzahlung der angelegte Arrest wieder aufgehoben ist — auch abgesehen von den Ansprüchen der mortgage-Inhaber — nur dann zu befugen sein werden, wenn denselben wirklich ein specieller (dinglicher) Anspruch gegen das Schiff Helen Lindsay zuerkannt sein wird,

keineswegs aber diese Summe für diejenigen Ansprüche haftet, welche den Klägern aus der eingeklagten Rechnung etwa gegen den Capitain Dunham persönlich zustehen mögen,

indem nämlich gegen die Person oder gegen das Eigenthum des Capitain Dunham ein Arrest nicht angelegt war, also auch nicht verbürgt werden konnte, überdies aber in dem Commissionsvergleich vom 19ten Mai d. J. in den unzweideutigsten Ausdrücken bevorwortet ist, daß durch den Abschluß desselben an der rechtlichen Lage der Sache selbst Nichts geändert werden solle,

da ferner der unter den oben erwähnten Umständen angelegte Arrest den Klägern keinesweges ein Recht darauf gewährt, daß die Sache selbst von den hiesigen Gerichten entschieden werde,

im vorliegenden Fall aber, in welchem alle Betheiligten Engländer sind, es sich um so mehr empfiehlt, denselben die Austragung der Sache vor ihren eigenen Behörden zu überlassen, als ersichtlich

auch bei einer von den hiesigen Gerichten abzugebenden Entscheidung das englische Recht maßgebend sein würde,

weil die Hauptfrage, ob nämlich den Klägern wirklich ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe Helen Lindsay zusteht oder nicht, jedenfalls nach den Gesetzen des Ortes, wo die aufgestellte Forderung entstanden, nicht aber nach den Gesetzen des Ortes, an welchem dieselbe in Veranlassung der zeitweiligen Anwesenheit des Schiffes geltend gemacht wird, zu beurtheilen sein würde,

daß der auf Anhalten der Kläger gegen das Schiff Helen Lindsay angelegte und gegen Deposition der libellirten Summe, so wie gegen die abseiten Janssen & Wendt erfolgte Uebernahme der cautio de judicio sisti so wie für Zinsen und Kosten wieder aufgehobene Arrest zwar für rechtzeitig prosequirt zu erklären,

die Kläger aber wegen Justification desselben an die competenten englischen Behörden zu verweisen seien,

und bleibt es den Interessenten der beklagtischerseits beigebrachten mortgage-act unbenommen, ebendaselbst ihre Rechte geltend zu machen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation der Kläger, am 14. September 1857 confirmirt.

326.

Julius Lomer & Uhde, als Correspondenten und mand. nom. Manuel Fernandez Somellera in London, Kläger, gegen die Rhederei des Meklenburgischen Schiffes Torquato Tasso, Capitain Bradhering, Beklagte.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 24. Juni 1857:

da die Kläger ihre Klage, auf deren Inhalt es für die vorliegende Frage ersichtlich nicht ankommen kann, erhoben haben gegen die Rhederei des Schiffes Torquato Tasso,

also keineswegs befugt waren, die betreffende Citation dem zufällig hieselbst anwesenden Capitain des genannten Schiffes insinuiren zu lassen,

welcher ja nicht ganz allgemein als Vertreter der Rhederei, sondern nur als Vertreter des von ihm geführten Schiffes wegen Ansprüche, die gegen dieses Schiff erhoben werden, zu betrachten ist,

daß die eventuell beantragten subsidiales gegen die Rhederei des Schiffes Torquato Tasso hiemit zu verfügen.

Vergl. die Erkenntnisse in Nr. 330 und Nr. 349.

327.

V. Janssen & Wendt, Schiffsmakler, Kläger, gegen Capitain H. Pust, führend das englische Schiff Pilot, modo Dr. Albrecht, mand. nom. desselben, Beklagten.

Capt. H. Pust hatte sich von Liverpool aus an die Schiffsmakler Janssen & Wendt folgendermaßen brieflich gewendet: My vessel, the Pilot, being laden by Messrs. Bahr Behrend & Co. with a general cargo for your port and being addressed to your firma, I have taken the liberty to value on you against my freight £ 57. 5. 7. 1/m. ord. Bahr Behrend & Co., which I recommand to your protection and authorize you hereby to deduct the sum in due time from my freight and in the mean time to cover the same with insurance. Janssen & Wendt acceptirten den auf sie gezogenen Wechsel und besorgten die Versicherung. Als aber Capitain Pust in Hamburg anlangte, wandte er sich nicht an sie, sondern an den Makler Reimers. Demnach stellten Janssen & Wendt gegen ihn eine Klage an, in welcher sie Bco.✗ 780. 6 ß für ihre gehabten Auslagen, namentlich jenen Wechsel, und außerdem die ganze Eincassirungs-Courtage für die Fracht seiner mitgebrachten Ladung forderten. Ein Theil der Ladungsgüter war nach Harburg bestimmt, und beanspruchten Kläger auch von der Fracht dieser Güter Courtage.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 29. Juni 1857:

da der Beklagte durch die an die Kläger gerichtete briefliche Mittheilung, daß sein Schiff nach Hamburg bestimmt und an die Kläger adressirt sei, verbunden mit der Abgabe eines Wechsels auf die Letzteren a conto seiner hier zu erhebenden Fracht unverkenn-

dar die Verpflichtung übernommen hat, sich auch wirklich mit seinem Schiffe an die Kläger zu wenden,

da ferner den Letzteren als Schadensersatz für Nichterfüllung dieser Verpflichtung, in Berücksichtigung des Umstandes, daß sie weitere Mühewaltung für den Beklagten noch nicht geleistet haben, die halbe Courtage auf die eingehende Fracht, und zwar soweit dieselbe — sei es auf Güter, die nach dem hiesigen Platz, sei es auf solche, die nach Harburg bestimmt waren — von dem hiesigen Makler des Beklagten eincassirt worden, zuzusprechen ist,

daß der Beklagte schuldig sei, Bco.ℳ 780. 6 ß und die halbe Courtage auf die von seinem hiesigen Makler eincassirte Fracht den Klägern innerhalb 8 Tage zu bezahlen.

328.

Dr. J. C. Knauth mand. nom. Thomas Maag, als Rheder und Schiffer des dänischen Schiffes Chloris, Kläger, gegen Goerne & Co., Beklagte.

In Punta Arenas hatte das Schiff Chloris, Capt. Aubeck, verschiedene Waaren, namentlich Häute und Perlmutterschaalen, zur Beförderung nach Hamburg via Iquique eingenommen. Statt von letzterem Orte sich direct nach Hamburg zu begeben, lief indessen Capitain Aubeck zuerst in Falmouth ein, ging von dort nach Liverpool, löschte hier einen Theil seiner Ladung, lud andere Güter ein, packte die in Punta Arenas eingeladenen Perlmutterschaalen in Säcke um, und begab sich erst hierauf nach Hamburg. Daselbst wurden jene in Punta Arenas eingenommenen Waaren von Goerne & Co. empfangen, von denselben aber zugleich wegen der Deviation und der ihnen deshalb zustehenden Schadensersatz-Ansprüche Protest erhoben. Als nun Thomas Maag, der Rheder der Chloris, welcher den Capt. Aubeck entlassen hatte, gegen Goerne & Co. die Fracht mit Bco.ℳ 1596. 7 ß und außerdem einen Betrag von Bco.ℳ 32. 7 ß einklagten, machten diese, compensando und reconveniendo, in Anl. C eine Gegenforderung von Bco.ℳ 1699. 11 ß geltend. Die sechs Pöste dieser Gegenrechnung waren: 1) Vergütung für beschädigte 35 Stück Häute Bco.ℳ 298. 7 ß. 2) Auslagen für

Bearbeitung der Häute Bco.✗ 5. 3) Protestkosten gegen Capitain Aubeck Bco.✗ 9. 4) Untergewicht an den Perlmutterschaalen Bco.✗ 1028. 4 ß. 5) Zinsenverlust für das durch die verlängerte Dauer der Reise entbehrte Capital von Bco.✗ 10,000 mit Bco.✗ 150. 6) Conjuncturverlust Bco.✗ 200. — Anlangend die Beschädigung der Häute, so suchte Kläger durch die Verklarung des Capitain Aubeck nachzuweisen, daß dieselbe Seeunfällen zuzuschreiben sei; was jedoch von Goerne & Co. als unstatthaft erklärt wurde, weil aus der Verklarung sich nicht ersehen lasse, ob der Schaden den vor oder nach der Deviation eingetretenen Stürmen zuzuschreiben sei, und auch ein etwa vorher verursachter Schaden durch den langen, dreimonatlichen, Aufenthalt in Liverpool vergrößert worden wäre. — Hinsichtlich des Untergewichts an den Perlmutterschaalen berief sich Kläger auf die im Connossement enthaltene Clausel „weight unknown", welche aber Beklagte wegen der Deviation und eigenmächtigen Umpackung in Liverpool hier für unanwendbar erklärten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 6. Juli 1857:

da die in den vorliegenden Connossementen (Anl. 3—5) verzeichneten Waaren zu Punta Arenas nach Hamburg via Iquique verladen wurden,

das klägerische Schiff jedoch, nachdem zu Valparaiso — woselbst es wegen nöthiger Reparatur einlaufen mußte — die in Anlage 4 verzeichneten 120 Säcke Caffee wegen Geldbedarfs verkauft worden, demnächst von Iquique, nach allda und zu Pisagua eingenommener Salpeterladung, nicht direct nach Hamburg, sondern nach Falmouth und von da nach Liverpool versegelt ist, an letzterem Platze seine gedachte Salpeterladung gelöscht, hierauf — nachdem die in Anl. 3 verzeichneten Perlmutterschaalen in Säcke verpackt waren — fernere Ladung für Hamburg und Harburg eingenommen hat, und erst sodann — am 10. März — nach Hamburg abgegangen ist,

da nun darüber kein Zweifel obwalten kann, daß den Beklagten aller und jeder Schade, der ihnen aus diesem frivol eigenmächtigen Verfahren des damaligen Führers des klägerischen Schiffes in Betreff der in den Anl. 3 und 5 verzeichneten Güter erwuchs, ersetzt und ihnen selbst freigestellt werden muß, eventuell solchen Schaden, moderatione salva, durch juramentum in litem zu liquidiren,

da indeß der in Anl. C aufgestellte — in quanto nicht speciell bestrittene — Posten wegen der beschädigt gelieferten 35 Stück Häute einer weiteren Justification nicht einmal bedarf,

der Kläger aber solchem Anspruche gegenüber, bei so wesentlich veränderter Reise, aus der in Anlage 7 beigebrachten Verklarung eine Exculpirung nicht entnehmen kann,

von demselben auch sonst Nichts vorgebracht wird, was in Wirklichkeit die beklagtische Geltendmachung dieses Anspruchs ausschließen müßte,

da ferner nicht minder der zweite und dritte Posten der Anl. C ohne Weiteres den Beklagten zu adjudiciren,

daß die von den Beklagten dem gesammten an sich concedirten Klaganspruche gegenüber opponirte Einrede der Compensation schon jetzt in den drei ersten Pösten der Anl. C zur Summe von Bco.℔ 312. 7 ß für begründet zu erachten, übrigens aber Beklagte vorgängig innerhalb 8 Tagen, unter Beibringung der betreffenden Factura, sich darüber,

ob und wie sie wegen ihres weiteren Gegen-Anspruchs Ableistung eines juramenti in litem offeriren,

sub poena contumaciæ sich zu erklären schuldig;

worauf sodann weiter was Rechtens erkannt werden soll.

Es haben jedoch einstweilen Beklagte die Summe von Bco.℔ 1316. 7 ß ad depositum judiciale zu bringen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation beider Parteien, am 4. September 1857 bestätigt.

329.

C. Woermann, Kläger, Widerbeklagter, gegen C. Eimbcke jun., Beklagten, Widerkläger.

Vergl. in Nr. 300 ein früheres Erkenntniß und die diesem Rechtsfall zu Grunde liegenden thatsächlichen Verhältnisse.

C. Eimbcke jun. hatte einen Reconventionalanspruch gegen C. Woermann erhoben, weil dessen Schiff Carl, Capitain Petersen, im Widerspruch mit dem abgeschlossenen Frachtcontract, 22 Kisten

Waaren des Ersteren (Mobilien und eine beigepackte Partie Stearinkerzen) für seine Reise nach Geelong in Australien nicht mitgenommen hatte. In einem früheren Erkenntniß vom 12. Februar 1857 war entschieden worden, daß die Weigerung, diese 22 Kisten mitzunehmen, ungerechtfertigt gewesen, und wurde nunmehr über die Widerklage näher verhandelt. Es waren diese 22 Kisten später mit dem Schiff Europa nach Melbourne verladen und von dort nach Geelong gesandt worden. Die einzelnen Schadensersatz-Ansprüche des Beklagten waren folgende: 1) Unkosten in Hamburg für Zurückbringen der nicht übergenommenen 22 Kisten vom Bord des Carl, Wach- und Liegegeld, Aufbringen, Lagermiethe, Proteste, Zollenführerlohn Crt.℔ 63. 12 β. 2) Zinsen des vorstehenden Betrages vom 20. Decbr. 1855 an Crt.℔ 3. 13 β. 3) Zinsen des Werths der Waare für die spätere Ankunft in Geelong vom 19. April bis zum 18. August 1856 Crt.℔ 67. 12 β. 4) Leichtergeld von Hobsons Bay nach Geelong £ 26. 4 sh. 3 d. Widerkläger bemerkte nämlich, daß er an Fracht bis Hobsons Bay oder Melbourne im Schiff Europa denselben Betrag hätte bezahlen müssen, welcher für den Transport nach Geelong stipulirt wäre, jene Kosten von Hobsons Bay nach Geelong seien mithin ein reiner Schaden, welcher vom Widerbeklagten ersetzt werden müsse. 5) Bugsirgeld des Carl £ 9. 14 sh. 3 d. Als das Schiff sich Geelong näherte, ward es nämlich auf Veranlassung von Bauer, dem Consignatair der von Eimbcke abgesandten Waaren, nach diesem Hafen hinbugsirt. Eimbcke behauptete nun, der Lohn für diese Bugsirung gehöre zu den Hafenkosten von Geelong, welche nach dem Erkenntniß vom 12. Februar 1857 vom Schiffe zu tragen seien. Woermann dagegen stellte es in Abrede, daß der Bugsirlohn zu den dortigen Hafenkosten gehöre, weil sie im Interesse der Waaren, nicht des Schiffs, und in Veranlassung des Consignatairs der Waaren, nicht des Schiffers, verausgabt seien. Deshalb habe auch Bauer diese Kosten nicht dem Capitain in Abzug gebracht, sondern dem Eimbcke berechnet. 6) Conjuncturverlust auf die in den 22 Kisten außer Möbeln enthaltenen Stearinkerzen, wegen der späteren Ankunft in Geelong, £ 45. 15 sh.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 6. Juli 1857:

da der Widerbeklagte allerdings dem Widerkläger zu ersetzen verpflichtet ist, was dieser wegen anderweitiger Verschiffung der fraglichen 22 Kisten nach Geelong mehr hat verausgaben müssen, als demselben würde zur Last gekommen sein, wäre ihm sein contractliches Recht, solche 22 Kisten per Carl zu verladen, gewährt worden,

sonach die in Anlage H mit Crt.ℳ 63. 12 β aufgeführten, in quanto nicht bestrittenen, Kosten ohne Weiteres — obwohl nur mit Zinsen vom Tage der gerichtlichen Geltendmachung dieses Anspruchs — dem Widerkläger zu adjudiciren sind,

sowie nicht minder die in Anlage O specificirten, gleichfalls in quanto nicht speciell bestrittenen, £ 26. 4 sh. 3 d. dem Widerkläger, wenn er den nachstehenden Beweis erbringt, ganz oder theilweise werden zuzusprechen sein,

da hingegen schon deshalb, weil darüber, daß die fraglichen Güter, wären sie per Carl nach Geelong gelangt, zuverlässig früher, als jetzt geschehen, verkauft sein würden, Nichts vorliegt, auf den Posten von Crt.ℳ 67. 12 β und den Posten von £ 45. 15 sh. der Anl. H, angebrachtermaßen wenigstens, nicht einzugehen ist,

sowie gleichfalls, da darüber, daß von Seiten des Schiffes Carl das fragliche Bugsiren desselben veranlaßt wurde, nichts Näheres vorgebracht worden, auf den Posten von £ 9. 14 sh. 4 d. der Anl. H angebrachtermaßen nicht eingegangen werden kann,

daß Widerbeklagter Crt.ℳ 63. 12 β sammt Zinsen vom 2. Februar d. J. dem Widerkläger zu bezahlen schuldig, Widerkläger aber mit seiner Widerklage, soviel die Pöste von Crt.ℳ 67. 12 β, £ 45. 15 sh. und £ 9. 14 sh. 4 d. betrifft, angebrachtermaßen wenigstens, abzuweisen, und derselbe hinsichtlich des Postens von £ 26. 4 sh. 3 d. der Anlage H nachzuweisen habe:

daß er für die Verschiffung der fraglichen 22 Kisten nach Melbourne per Schiff Europa Fracht von gleicher Höhe, wie in Anl. 1 zur Vorklage für Maaßgut nach Geelong stipulirt war, bewilligen mußte, oder um wie viel doch die Differenz weniger als £ 26. 4 sh. 3 d. betrug;

worauf sodann weiter was Rechtens erkannt werden soll.

330.

Julius Lomer & Uhde, als Correspondenten und mand. nom. Manuel Fernandez Somellera in London, Kläger, gegen Capt. Bradhering, führend das Meklenburger Schiff Torquato Tasso, modo Dr. J. C. Knauth, mand. nom. desselben, Beklagten.

Vergl. das Erkenntniß in Nr. 326.

Julius Lomer & Uhde behaupteten, für Somellera in London mit dem Capitain Bradhering in Hamburg einen Frachtcontract über das von ihm geführte Schiff Torquato Tasso abgeschlossen zu haben, und stellten gegen Denselben, wegen unterlassener Erfüllung dieses Frachtcontracts, eine Entschädigungs-Klage an. — Capitain Bradhering bestritt die Competenz der Hamburgischen Gerichte, weil beide Parteien, er und Somellera, in Hamburg fremd seien, daselbst auch weder ein Befriedigungsobject für die erhobenen Ansprüche vorhanden sei, noch der angeblich abgeschlossene Frachtcontract, aus welchem geklagt werde, erfüllt werden solle.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 11. Juli 1857:

> daß — — — — die Competenz der hiesigen Gerichte, da es sich um Verbindlichkeiten handelt, welche der Beklagte in Beziehung auf sein Schiff hieselbst eingegangen sein soll, für begründet zu erklären.

Vergl. in Nr. 349 ein ferneres Erkenntniß.

331.

Des Arts & Co., Kläger, gegen Capitain Hinrich Janzen, führend das von Maracaibo anhero gekommene Schiff Phönix, Beklagten.

Des Arts & Co. hatten mit dem Schiffe Phönix, Capitain Janzen, aus Maracaibo 24 Kisten Cigarren erhalten, von welchen drei leer oder theilweise leer und mit beschädigtem Inhalte abgeliefert wurden. In der Verklarung hatte Capitain Janzen erklärt:

„er habe bereits beim Empfange der drei Kisten dem Ablader die Anzeige gemacht, daß ihm die eine dieser Kisten sehr leicht vorkomme und daß er dieserhalb jede Verantwortlichkeit von sich ablehne, welche Ablehnung er hiemit unter Vorbehalt aller seiner Rechte gegen alle Betheiligte wiederhole". Im Connossemente war jedoch hievon nichts bemerkt worden. Aus dem Grunde erklärten Des Arts & Co. — obschon das Connossement mit der Clausel „Inhalt und Gewicht unbekannt, frei von Beschädigung" gezeichnet war — den Schiffer für verantwortlich wegen des Mancos, indem sie durch die von ihm unterlassene Erwähnung jener seiner Wahrnehmung in Betreff der drei Kisten getäuscht worden seien. Sie klagten deshalb gegen ihn auf Bezahlung von Bco.℔ 217. 11 ß und Bco.℔ 459. 9 ß. Das Connossement war übrigens für 23 Kisten rein quittirt und auf demselben nur eine, Nr. 22, als „nicht voll" abgeschrieben worden, welche indessen in äußerlich untadelhafter Beschaffenheit abgeliefert ward. Auch enthielt das Connossement über das Gewicht der Kisten und die Stückzahl der darin enthaltenen Cigarren keine Angabe. — Capitain Janzen weigerte sich, den eingeklagten Schadens-Ersatz zu vergüten, erhob vielmehr seinerseits einen Anspruch gegen die Kläger auf Bezahlung der Fracht mit Bco.℔ 137. 11 ß.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 13. Juli 1857:

da das beklagtische Connossement, bis auf eine, als „nicht voll" abgeschriebene Kiste, pure quittirt wurde,

der Beklagte aber, bei mit dem Zusatz „Inhalt und Gewicht unbekannt, frei von Beschädigung" gezeichnetem Connossemente, auch für Manco und Beschädigung, welche sich nach klägerischer Angabe in solcher einen — äußerlich in untadelhafter Beschaffenheit abgelieferten — Kiste ausweisen, keineswegs lediglich deshalb verantwortlich gemacht werden kann, weil demselben, wie von ihm bei seiner Verklarung angeführt, schon bei der Verladung eine Kiste „sehr leicht vorgekommen war",

und zwar um so weniger, als das Connossement über die verladenen 24 Kisten Cigarren keinerlei Angabe hinsichtlich Gewichts oder Stückzahl enthält,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen, auch als Reconventen die concedirte Fracht von Bco.$\mathcal{K}$ 137. 11 β dem Beklagten zu zahlen schuldig.

332.

Ross Vidal & Co., als Rheder des Schiffes Oscar Vidal, Kläger, gegen Möller Gebrüder, Beklagte.

Ross Vidal & Co. hatten ihr Schiff Oscar Vidal, Capitain Holst, an Möller Gebrüder verchartert, um eine Ladung Reis oder andere Güter von Moulmain nach Europa zu bringen. Die Fracht war für Reis näher bestimmt, und zwar um so höher, je früher das Schiff in Moulmain einträfe, resp. zu 5 £, 4 £ 15 sh. und 4 £ 10 sh. per ton. Wenn das Schiff nach dem letzten stipulirten Termin einträfe, sollten die Befrachter berechtigt sein, die Aufhebung des Frachtcontracts zu fordern. Für andere Güter als Reis sollte die Fracht in a fair proportion berechnet werden. Das Schiff kam frühzeitig an, konnte aber wegen einer nothwendigen Reparatur erst drei Monate später den Agenten der Befrachter, Apel Damon & Co., zur Disposition gestellt werden. Daher schlossen Diese mit dem Capitain Holst eine Uebereinkunft, daß zu gewissen näher stipulirten Frachtsätzen eine Ladung Holz nach London eingenommen werden solle, wobei die Fracht von 4 £ 10 sh. für Reis zu Grunde gelegt wurde. Ross Vidal & Co. wollten diese Uebereinkunft nicht anerkennen, indem sie den Capitain Holst zu deren Abschluß nicht für berechtigt hielten, forderten vielmehr Berechnung der Fracht nach dem Maßstabe von 5 £ per ton Reis. Demzufolge protestirten sie bei Eincassirung der Connossementsfracht gegen die Empfänger der Holzladung, und klagten die Differenz gegen Möller Gebrüder mit £ 502. 18 sh. ein. Die genaueren Stipulationen des Frachtcontracts, sowie die näheren Umstände bei Abschließung jener Uebereinkunft zwischen Apel Damon & Co. und dem Capitain Holst ergeben sich aus dem nachstehenden Erkenntniß.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. August 1857:

da in der vorliegenden Charteparttie der Frachtsatz für Reis (für andere Güter „in a fair proportion“) per ton von 20 Cubikfuß bestimmt wurde auf 5 £, wenn das Schiff nicht später als am 15. Januar 1856 zu Moulmain eintreffe, auf 4 £ 15 sh., wenn es daselbst nach dem 15. Januar, aber nicht später als am 15. Februar, und auf 4 £ 10 sh., wenn dasselbe nach dem 15. Februar daselbst eintreffen würde, wobei überdies stipulirt ward, daß, falls das Schiff erst nach dem 15. März zu Moulmain eintreffe, den Beklagten innerhalb 24 Stunden nach solcher Ankunft das Recht gänzlichen Rücktritts von der Chartepartie zustehen solle,

da nun der Oscar Vidal zwar schon am 7. December 1855 zu Moulmain eingetroffen, jedoch, weil zuvor nothwendige Reparatur beschafft werden mußte, erst im April 1856 zur Disposition von Apel Damon & Co., an welche dasselbe wegen seiner einzunehmenden Ladung von den Beklagten verwiesen war, gelangte,

da aber, wenn, wie Anlage 4 ausweiset, bei solcher Sachlage Apel Damon & Co. sich mit Capitain Holst dahin geeinigt haben, daß zwar keine Annullirung der Chartepartie eintreten, jedoch der für den Fall des erst nach dem 15. Februar erfolgenden Eintreffens des Schiffes für Reis bestimmte Frachtsatz von 4 £ 10 sh. per ton zur Anwendung kommen solle, sich dann nicht mit Grund behaupten läßt, daß Capt. Holst zu einer solchen — als den Umständen entsprechend sich darstellenden — Uebereinkunft nicht ermächtigt gewesen,

da ferner die Kläger nicht bestreiten, daß die, nach Maßgabe des gedachten Frachtsatzes für Reis von 4 £ 10 sh. pr. ton, für die Holzladung, welche das Schiff erhielt, in Anlage 4 bestimmten Frachtsätze von resp. 6, 4 und 3 £ per 50 Cubikfuß „in a fair proportion“ seien,

auch ebensowenig von den Klägern behauptet wird, daß die Fracht, welche das Schiff zufolge dieser Bestimmungen erhalten sollte, sich höher belaufe als die Connossementsfracht, welche abseiten des Schiffes zu London für die Holzladung erhoben wurde,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 16. November 1857 bestätigt.

333.

W. Lauw mand. nom. Capitain Orren vom Englischen Schiff Baltic, Kläger, gegen O. L. Eichmann, Beklagten.

Capitain Orren klagte gegen O. L. Eichmann wegen verzögerter Löschung Ueberliegegeld für 2 Tage à 3 £ mit 6 £ ein. Er behauptete, sich am 20. Mai 1857 zur Löschung bereit erklärt zu haben, und berechnete die nach Arbeitstagen bestimmte Liegezeit, da der 21. Mai Himmelfahrtstag war, vom 22. Mai. — Eichmann erkannte nur einen Anspruch von Liegegeld für einen Ueberliegetag mit 3 £ an. Denn die Meldung sei am 21. Mai, einem Festtage, geschehen, als das Comptoir geschlossen gewesen sei und Everführer nicht hätten bestellt werden können. Mithin könne erst der 22. Mai als Meldungstag und der 23. Mai als erster Liegetag gelten. — Capitain Orren blieb dabei, daß er sich schon am 20. Mai gemeldet habe, und behauptete eventuell, daß auch bei einer erst am 21. Mai geschehenen Meldung Eichmann verpflichtet gewesen sei, schon am 22. Mai mit der Löschung zu beginnen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 20. August 1857:

da es hinsichtlich des bestrittenen zweiten Ueberliegetages allerdings, weil eine Meldung am 21. Mai, als an einem Festtage, nicht in Betracht kommen würde, darauf ankommt, ob sich Capitain Orren bereits am 20. Mai zur Entlöschung gemeldet,

daß Beklagter die concedirten 3 £ ad depositum judiciale zu bringen schuldig,

ratione der übrigen 3 £ aber mand. nom. Kläger den Beweis des obigen Punktes zu führen schuldig.

334.

Schubart Gebrüder mand. nom. Wilh. Schubart in Tönningen, als Rheder des Schiffes Emma, Capitain Jensen, Kläger, gegen Fr. Heeren & Co., Beklagte.

Das Schiff Emma, Capitain Jensen, hatte zufolge einer über dasselbe abgeschlossenen Charteparlie eine Ladung Reis nach

Cadix gebracht. Die Fracht war in Hamburg von Fr. Heeren & Co. zu bezahlen und ward gegen dieselben vom Rheder des Schiffs, Wilh. Schubart, mit Bco.ℳ 1613. 6 ß eingeklagt. Die Beklagten erhoben wegen Ablieferung der Ladung in beschädigtem Zustande, angeblich durch schlechte Stauung und Garnirung entstanden, einen Gegenanspruch von Bco.ℳ 3550, dessen Statthaftigkeit vom Kläger unter Anderem aus dem Grunde bestritten ward, weil der Empfänger der Ladung die erforderlichen Maßregeln, um die Verschuldung des Capitains und die Größe des Schadens sofort gehörig zu constatiren, versäumt, auch denselben nicht rechtzeitig von den wider ihn geltend zu machenden Schadensansprüchen in Kenntniß gesetzt habe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 22. August 1857:

da die Maßregeln, welche der Empfänger der in Rede stehenden angeblich mit Beschädigung durch Seewasser in Cadix gelieferten Ladung Reis zum Zweck der Constatirung des behaupteten Verschuldens des Capitains Jensen sowie der Größe des Schadens ergriffen hat, durchaus nicht der Art sind, daß die Geltendmachung der erhobenen Schadensansprüche noch für zulässig erachtet werden könnte,

indem in der ersteren Beziehung nichts weiter beigebracht wird, als der Bericht eines gerichtsseitig auf Antrag des Empfängers ernannten Stauers, welcher sich aber erst am 30. April d. J. an Bord des Schiffes Emma begeben hat, nachdem die gesammte Ladung ausweise des Empfangscheins Anl. 5. bereits am 29. April vollständig abgeliefert war, so daß schon aus diesem Grunde der Angabe des erwähnten Stauers, daß es an Garnier gefehlt habe — auch abgesehen davon, daß nach § 9 der Charteparti wenigstens die Garnier-Matten von den Befrachtern zu liefern waren, sowie davon, daß über die Zuziehung des Capt. Jensen zu dieser Untersuchung Nichts erhellt — gar keine Bedeutung beigelegt werden kann,

indem ferner zum Beweis der Größe des Schadens lediglich auf ein Besichtigungs- und Taxations-Document, ausgestellt von zwei Seiten des Empfängers und des Repräsentanten der hiesigen Assecuradeure ernannten Sachverständigen, Bezug genommen wird,

welches vom 13. Juni v. J. datirt, mithin für den Umfang der Beschädigung, welche 6—7 Wochen früher bei Ablieferung von Bord vorhanden gewesen, bei der in Rede stehenden, zumal in nassem Zustande dem Verderben in hohem Grade ausgesetzten, Waare ersichtlich nicht maßgebend sein kann,

da es unter diesen Umständen dahin gestellt bleiben kann, ob den aufgestellten Schadensansprüchen schon dadurch präjudicirt ist, daß der Empfänger dem Capt. Jensen die Ladung abgenommen, ohne denselben — wie es scheint — sofort gehörig davon unterrichtet zu haben, daß er wegen der befundenen Beschädigung Ansprüche erhebe, oder ob im vorliegenden Fall, in welchem ausweise der Charteparty auch die Fracht erst hieselbst nach bewiesener richtiger Ablieferung der Ladung zu bezahlen war, die Reclamation an und für sich noch für zulässig zu erachten,

daß der wegen beschädigter Lieferung der fraglichen Ladung mit dem Schiffe Emma erhobene Schadensanspruch zu verwerfen.

335.

A. Dancker, Leichterschiffer, und G. Hansen, Leichterschiffer, Kläger, gegen Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, Beklagte.

A. Dancker und G. Hansen klagten gegen Knöhr & Burchard Crt.$ 110 und Crt.$ 100 Leichtergeld und Ueberliegegeld für verzögerte Löschung, Letzteres mit Crt.$ 10 per Tag, ein. — Die Beklagten erklärten die Forderung von Crt.$ 10 per Ueberliegetag für usanzmäßig, stellten jedoch die Bestimmung der Zeit, wie lange ein Leichter unentgeldlich liegen müsse, dem Ermessen des Gerichts anheim.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 22. August 1857:

da die usanzmäßige Liegezeit für die hiesigen Leichterschiffer dreimal vierundzwanzig Stunden, den Tag der Ankunft nicht mitgerechnet, beträgt,

die Beklagten auch die verlangte Vergütung von 10$ per Tag

für die demnach sich ergebenden 4 respective 5 Ueberliegetage als zu hoch zu bezeichnen nicht vermocht haben, — — — — — — —

daß die Beklagten schuldig seien, den Klägern die eingeklagten Crt.✗ 110 und Crt.✗ 100 zu bezahlen.

336.

Knöhr & Burchard, Schiffsmakler, Kläger, gegen Capt. Stephen Duimich, vom österreichischen Schiff Tancredi, Beklagten.

Knöhr & Burchard klagten gegen den Capitain Duimich, welcher mit seinem Schiff Tancredi nach Hamburg gekommen war, die ganze Courtage von der einkommenden Fracht mit Bco ✗ 89. 4 ß ein, weil sich derselbe zuerst an sie gewandt, sie auch einige Geschäfte, namentlich die Einclarirung beim Staderzoll, für ihn besorgt hätten. Die hauptsächlichen Geschäfte des Schiffs, namentlich die Eincassirung der Fracht, hatte ein anderer Makler besorgt. — Capitain Duimich wollte den Klägern nur Crt.✗ 30, die dem Schiffsmakler für das Ausclariren eines Schiffes von der Größe des Tancredi mit Ballast gesetzlich zukommende Vergütung, eventuell die halbe Courtage zugestehen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 24. August 1857:

da die Kläger nach Sachlage mehr als die unbestritten bereits vor verhandelter Klage offerirte halbe Courtage hier nicht beanspruchen können,

daß Beklagter die Summe von Bco.✗ 44. 10 ß den Klägern zu bezahlen schuldig.

337.

Carl Pflugk, Rheder, Kläger, gegen Zimmermann & Treupel, Maschinenfabrikanten, Beklagte.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 29. August 1857:

da die Beklagten sich durch Unterzeichnung des Contracts, Anlage 1, verpflichtet haben, die Umsetzung der Maschine des Dampf-

schiffes Pilot in das neuerbauete Dampfschiff Napoleon, sowie die Anfertigung eines neuen Kessels für das letztere, nebst Herstellung der Verbindung zwischen Kessel und Maschine und was dem anhängig, spätestens bis zum 1. November vor. Jahres zu beschaffen,

auch für jeden Tag der über diesen Termin hinaus verspäteten Ablieferung des Napoleon sich einer Conventionalstrafe von Crt.🙰 100 unterworfen haben,

da die Beklagten ferner zugeben müssen, daß der Tag der Ablieferung des genannten Schiffes in keinem Fall vor den 1. Mai 1857 gesetzt werden kann,

hiernach also der vom Kläger erhobene Anspruch auf Crt.🙰 18,000 Conventionalstrafe, oder, nach Abzug von Crt.🙰 4500, welche den Beklagten noch laut Contract Anl. 1 zukommen, von Crt.🙰 13,500 an und für sich als rechtlich begründet anerkannt werden muß,

da — soviel nun die dawider vorgebrachten Einreden betrifft — die Grundsätze wegen einer Verletzung über die Hälfte hier, wo es sich nicht um den Preis handelt, für welchen, sondern um die Zeit, innerhalb welcher die Beklagten die bedungenen Arbeiten zu liefern übernommen haben, gänzlich unanwendbar sind,

da auch die Höhe einer zu stipulirenden Conventionalstrafe gemeinrechtlich nicht beschränkt, sondern völlig der Vereinbarung der Parteien überlassen ist,

da das, was die Beklagten in Betreff der behaupteten Unmöglichkeit der Erfüllung ihrer contractlich übernommenen Leistungen anführen, — weit davon entfernt, eine objective Unmöglichkeit zu begründen, — vielmehr lediglich darauf hinausläuft, daß die rechtzeitige Erfüllung i h n e n, den Beklagten, aus verschiedenen in ihren speciellen Verhältnissen und den von ihnen getroffenen Maßregeln liegenden Gründen nicht möglich gewesen,

da die Einrede der eigenen Schuld des Klägers dermaßen unsubstantiirt ist, daß nicht einmal angegeben worden, um wie viele Tage denn die Ablieferung des Schiffes Napoleon dadurch, daß der Kläger dasselbe angeblich erst Ende September zur Disposition gestellt, sowie dadurch, daß er die Anfertigung eines zweiten außercontractlichen Ventils verlangt, verzögert worden sein soll, — —

— — — — — — — — — — — — —

daß die Beklagten schuldig seien, dem Kläger für jetzt Crt.℔ 10,741. 8 ß zu bezahlen, auch die Summe von Crt.℔ 2084. 10 ß zu deponiren.

338.

Dirks & Seele, Schiffsmakler, nom. Capt. P. O. Trotel, vom französischen Dampfschiff Sephora, Kläger, gegen E. Grimm, Beklagten.

Dirks & Seele klagten im Namen des Capitain Trotel vom Schiffe Sephora gegen E. Grimm auf Abnahme der für denselben nach Hamburg gebrachten 27 Packete Bänder und 400 Packete Weiden und Bezahlung der Fracht mit Bco.℔ 485. 11 ß. — Grimm verweigerte die Abnahme der Waaren wegen Beschädigung derselben und rechtswidriger Verzögerung des Transports und forderte, daß ihm der Capitain den Werth der Waaren mit Bco.℔ 936. 3 ß ersetze. — In ihrer Replik bemerkten Kläger unter Anderem, es werde von ihnen acceptirt, daß Grimm es anerkenne, Capitain Trotel sei Derjenige, von dem er die in Rede stehenden Waaren gegen Auslieferung des Connossements zu empfangen gehabt habe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 12. September 1857:

da der Beklagte deshalb, weil die fragliche Waare sich in beschädigtem Zustande befinden soll, die Abnahme derselben nicht verweigern, sondern nur Schadensansprüche geltend machen kann,

daß der Beklagte schuldig sei, die fraglichen 27 Packete Bänder und 400 Packete Weiden — eventuell nachdem der Zustand, in welchem dieselben sich befinden, durch Sachverständige festgestellt worden — innerhalb dreimal 24 Stunden abzunehmen, auch die eingeklagten Bco.℔ 485. 11 ß Fracht zu deponiren.

Vgl. in Nr. 364 ein ferneres Erkenntniß.

339.

Vincent Janssen & Wendt nom. Capitain J. Richards vom Schiffe Venilia, Kläger, gegen Schnell & Meyer, Beklagte.

Capitain Richards hatte für Schnell & Meyer eine in Zante von Fels & Co. abgeladene Partie Corinthen nach Hamburg gebracht. Das Connossement hatte die Clausel: „freight as per Charterparty.“ Die Chartepartie war zwischen Fels & Co. und Capitain Richards abgeschlossen und enthielt die Bestimmung: „the cargo to be taken to and from the ship's side at the expense of the charterer and to be properly dunnaged and stowed by a regular Stivador appointed by the merchant at the expense of the ship.“ Die Ladung war in beschädigtem Zustande in Hamburg angekommen und wurden abseiten Schnell & Meyer die Schifferalten zur Besichtigung und Begutachtung der Stauung hinzugezogen, welche folgendes Gutachten abgaben: „Da diese aufgenommenen Fässer Corinthen nach Seemannsgebrauch gestauet, aber nicht gehörig garnirt sind, so liegt die Beschädigung nicht an der Stauung, sondern daran, daß viel Wasser im Schiff gewesen ist, und selbst bei einer gehörigen Garnirung Beschädigung stattgefunden hätte, welche wohl nicht so bedeutend geworden, wenn die Garnirung gehörig beschaffen gewesen wäre.“ Die Fracht war bei dem Handelsgerichte deponirt worden und beanspruchten Janssen & Wendt nunmehr die Befugniß zu deren Erhebung.

Schnell & Meyer machten hiegegen für die im beschädigten Zustande angekommenen Corinthen einen Schadensanspruch geltend, indem sich die Schuld des Capitains aus den Attesten der Schifferalten, nämlich aus der von denselben bezeugten schlechten Garnirung ergebe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. September 1857:

da zwar aus den vorliegenden Gutachten der Schifferalten Bremer und Gaggo sich ergiebt, daß die Beschädigung, welche ein Theil der fraglichen Ladung Corinthen im klägerischen Schiffe erlitt, dadurch vermehrt wurde, daß die Waare nicht gehörig garnirt gewesen,

da jedoch die Chartepartie, obwohl die vorliegenden Connossemente nur in Betreff der zu zahlenden Fracht auf dieselbe Bezug nehmen, nicht lediglich in dieser Hinsicht, sondern ebensowohl hinsichtlich des Umfanges der von Capt. Richards gegen die stipulirte Fracht übernommenen Verpflichtungen den Beklagten als Empfängern der Ladung gegenüber in Betracht kommt (was ja auch keineswegs dahin führt, daß die Selbstständigkeit des den Beklagten aus den Connossementen und deren relato, der Chartepartie, competirenden Anspruches beeinträchtigt wird),

da nun von Capitain Richards in der Chartepartie ausdrücklich ausbedungen wurde, daß die Ladung zwar auf Kosten des Schiffs, jedoch durch einen von den Befrachtern bestimmten Stauer von Gewerbe (regular Stivador) gehörig (properly) garnirt und gestauet werde,

die Beklagten aber nicht behaupten, daß dieser Stipulation entgegen nicht von den Befrachtern, sondern von Capitain Richards die Stauung und Garnirung beschafft wurde,

wie denn vielmehr die Kläger durch Beibringung der Anlage 3 bescheinigen, daß dem Capitain Richards von den Befrachtern die Stauerkosten in Rechnung gebracht worden,

da bei solcher Sachlage Capitain Richards auch von den Beklagten nicht blos deshalb, weil von den hiesigen Sachverständigen die Garnirung nicht als eine gehörige befunden wurde, für die Beschädigung, soweit diese bei besserer Garnirung nicht eingetreten sein würde, verantwortlich gemacht werden kann,

Abbott. Law of merchant ships and seamen, p. 259 (10. Ausg.)

vielmehr eine Verantwortlichkeit desselben nur dann eintreten könnte, wenn er etwa — was aber von den Beklagten nicht behauptet wird — wissentlich eine mangelhafte Garnirung, ohne dagegen zu remonstriren und eventualiter den Befrachtern behufige Anzeige zu machen, hätte geschehen lassen,

da sonach der von den Beklagten aufgestellte Gegenanspruch sich als unbegründet ausweiset,

daß nunmehr Kläger zu befugen, die deponirten Bco. ℳ 3537. 2 ß ex deposito judiciali zu erheben.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Beklagten am 26. October 1857 bestätigt.

340.

Cäsar Löwenthal, als Agent der Charterer des Schiffes Frithiof, Kläger, gegen Cellier & Parrau, Schiffsmakler, Beklagte.

Das Schiff Frithiof, Capt. M. Hansen, war von D. Shaw in Cadix für eine Reise von dort nach Hamburg gechartert worden. Die Fracht sollte nach der Charterpartie von Cäsar Löwenthal, dem Agenten des Charterers, in Hamburg bezahlt werden. Das Schiff wurde an A. H. Brauß in Hamburg adressirt. Die Charterpartie bestimmte 8 Liegetage für die Entlöschung und Ueberliegegeld à 4 £ per Tag. Sie enthielt ferner die Clausel: „Captain to sign bills of lading for more or less freight without prejudice to this agreement", auch betrug die in den Connossementen, welche ohne Bezugnahme auf die Charterpartie und ohne Bestimmung einer Liegezeit gezeichnet waren, stipulirte Fracht mehr als die Charterpartiefracht. Cellier & Parrau, die Makler des Schiffes in Hamburg, cassirten die Connossementsfracht ein und kehrten den Ueberschuß derselben an Löwenthal aus, bis auf 12 £ Ueberliegegeld, welche von ihnen dem Capitain Hansen vergütet waren, weil die Entlöschung des Schiffs 12 Tage gedauert hatte, also 4 Ueberliegetage à 3 £ entstanden waren. — Löwenthal wollte die Abrechnung von Cellier & Parrau mit diesem Abzug der 12 £ nicht anerkennen, weil ihm von Ueberliegetagen nichts bekannt geworden, er auch nicht aufgefordert war, sie zu vermeiden, und klagte demnach diese 12 £ ein. — Cellier & Parrau brachten unter Anderem den Einwand vor, daß Löwenthal gar nicht befugt sei, als Vertreter des Charterers gegen ihre Abrechnung Monituren zu erheben, und jenen Abzug von 12 £ zu beanstanden.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 19. September 1857:

da die Beklagten, nachdem sie den Kläger als legitimirt zur Eincassirung des Frachtüberschusses auf Grund der auf der Rückseite der Charterpartie befindlichen Bemerkung anerkannt haben, sich

folgerichtig auch nicht weigern können, auf die gegen die Richtigkeit der betreffenden Abrechnung von demselben erhobene Monitur sich einzulassen,

da indeß — soviel diese Monitur selbst betrifft — der Kläger nicht in Abrede stellt, daß das Schiff Frithiof erst nach 12 Tagen leer geworden,

hienach aber dem Capt. Hansen, welcher laut Chartepartie ein Recht darauf hatte, in 8 Tagen entlöscht zu werden, vier Ueberliegetage zu vergüten waren, und zwar ohne daß es darauf ankommt, ob die Connossementsinhaber die Entlöschung mit Recht oder mit Unrecht verzögert haben,

indem es nämlich nicht dem Capt. Hansen, sondern dem Hause, an welches das Schiff consignirt war, oblag, die zur Entlöschung desselben innerhalb der in der Chartepartie stipulirten Frist erforderlichen Maßregeln gegen die Connossementsinhaber zu ergreifen,

da endlich der Kläger aus diesem letzteren Grunde sich auch darüber nicht beschweren kann, daß ihm keine Gelegenheit gegeben worden, die Ueberliegetage abzuwenden,

daß der Kläger mit seiner angestellten Klage abzuweisen, im Uebrigen aber demselben die Geltendmachung seiner behaupteten Ansprüche gegen Alle, die es angeht, vorzubehalten sei.

341.

Dr. **Sutor** subst. nom. H. J. **Teunis** mand. nom. Capitain D. P. **Eschels** Erben, Kläger, gegen C. F. **Pinckernelle**, Beklagten.

Capt. Eschels, welcher als Führer des Schiffes Don Antonio auf der Reise verstorben war, hatte bei seinem Tode eine Forderung für rückständige Hauer von Crt.$\mathcal{N}$ 729. 15 ß, laut darüber aufgemachter Contocourant. Das Schiff war von C. F. Pinckernelle, welcher zu dessen Ankauf Geld hergeliehen und sich hiefür daran ein Pfandrecht hatte bestellen lassen, verkauft worden. Hiebei hatte Pinckernelle die Verpflichtung übernommen, die Eschel'schen Erben für jene Gageforderung aus dem Verkaufserlös zu befriedigen,

sofern die Hamburgischen Gerichte ihnen ein besseres oder gleiches Recht daran zugestehen würden, im letzteren Fall pro rata der beiderseitigen Forderungen. Die Eschel'schen Erben klagten nunmehr gegen Pinckernelle auf Bezahlung obiger Crt.ℳ 729. 15 ß. Dieser wendete ein, es müsse die libellirte Forderung der seinigen, deren Privileg nach art. 7. Stat. P. II. tit. 5. allen anderen Pfandrechten vorgehe, jedenfalls nachstehen; es reiche aber der Erlös des Schiffes zur vollständigen Deckung seiner Forderung nicht aus.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 23. September 1857:

da der allgemein anerkannte Grundsatz des Seerechts, daß Schiff und Fracht für die Gageansprüche der Seeleute verpflichtet sind, auch der topischen Gesetzgebung in dieser Materie zu Grunde liegt,

vergl. Revid. Hamburg. Seemanns-Ordnung von 1854 Art. 13 und 25,

da die Dienste, für welche Gageforderungen valediren, offenbar zur Erhaltung und zum Nutzen des betreffenden Schiffes aufgewandt sind,

da hiernach das solchen Forderungen beigelegte Pfandrecht schon nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts über versio in rem als ein privilegirtes zu betrachten ist,

vergl. Vangerow Pandekten. Bd. 1. S. 807.
Fritze Erläuterungen. Heft 2. S. 513.

da überdies nach hiesiger, bisher unbestrittener Praxis, und zwar in Uebereinstimmung mit der Vorschrift der fremden Seerechte, die Gageansprüche im Allgemeinen zu den allerprivilegirtesten auf dem Schiffe haftenden Forderungen gehören,

ein näheres Eingehen aber auf die speciellen Verhältnisse des vorliegenden Falls deshalb unnöthig erscheint, weil der Beklagte zugegeben hat, daß das Schiff Don Antonio seit dem Tode des Capitain Eschels nicht wieder im hiesigen Hafen gewesen, und weil es sich nicht etwa um den Vorzug der klägerischen Forderung vor Ansprüchen handelt, welche sich von späteren, erst nach dem Tode des Capitain Eschels angetretenen, Reisen herschreiben,

daß der Beklagte in Gemäßheit seiner in Anlage 3 übernommenen Verpflichtung zu verurtheilen sei, die dem mand.

nom. Kläger gegen die Rhederei des Don Antonio bereits rechtskräftig zuerkannte Gageforderung, gegen deren Betrag der Beklagte specielle Monituren nicht vorgebracht hat, mit Crt.ℳ 729. 15 β zu bezahlen.

342.

J. J. Block, Provocant, gegen Capitain L. Sinclair, führend das Englische Schiff James, modo Dr. Antoine Feill, mand. nom. desselben, Provocaten.

Das Schiff Jeannette und Bertha, welches dem J. J. Block gehörte, war auf der Elbe mit dem Schiffe James, Capt. Sinclair, zusammengestoßen und erlitten beide Schiffe einen Schaden. Das erstere Schiff war nach Hamburg, das letztere nach England bestimmt. Block ward durch die solicitors Brown & Sinney in Sunderland im Namen von J. Culliford, dem Eigenthümer des Schiffes James, brieflich aufgefordert, den demselben zugefügten Schaden mit 100 £ zu ersetzen. Demnach provocirte Block den Capitain Sinclair, diese dem Schiffe James angeblich gegen das Schiff Jeannette und Bertha zustehenden Ansprüche vor dem Hamburgischen Handelsgerichte geltend zu machen.

Capitain Sinclair entgegnete, nicht er, sondern höchstens der Rheder des Schiffes James habe sich eines Anspruchs an das Schiff Jeannette und Bertha berühmt; daher könne jedenfalls nur gegen den Letzteren, nicht auch gegen ihn eine Provocation Statt finden. Keinenfalls könne aber gefordert werden, daß die Ansprüche des Schiffes James vor den Hamburgischen Gerichten geltend gemacht würden. Weil nämlich dies Schiff auf jener Reise, auf welcher die Ansegelung geschehen, nach England bestimmt gewesen sei, und solche Schäden am Bestimmungsort zu reguliren seien, so müsse es dem Rheder des James freistehen, vor den Englischen Gerichten zu klagen, zumal Block in seinem Provocationsantrag behaupte, daß auch sein Schiff einen Schaden erlitten habe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 24. September 1857:

da Provocat nicht mit Bestimmtheit zu bestreiten vermag, daß

in Veranlassung der Rhederei des von ihm geführten Schiffes James das in Anl. 1 vorliegende Schreiben vom 22. Juli d. J. erlassen wurde, in solchem Schreiben aber die Berühmung eines, der gedachten Rhederei als solcher zuständigen, Anspruchs vorliegt,

da ferner die im Provocations-Antrage enthaltene Anführung, daß auch das provocantische Schiff Schaden erlitten habe, die Statthaftigkeit der Provocation nicht ausschließt,

da endlich nach den von dem Provocaten selbst entwickelten Principien der gerühmte provocatische Anspruch nur im hiesigen foro geltend gemacht werden kann,

daß Provocat den in dem vorliegenden Schreiben vom 22. Juli d. J. gerühmten Anspruch wegen der stattgehabten Collision der beiderseitigen Schiffe innerhalb 4 Wochen sub præjudicio des Verlustes dieses Anspruchs im hiesigen foro gerichtlich geltend zu machen habe.

343.

V. Janssen & Wendt, Schiffsmakler, nomine Dampfschiff Maasstroom, Kläger, gegen A. C. Lübbren, Beklagten.

A. C. Lübbren hatte mit dem Dampfschiff Maasstroom Waaren erhalten, welche nach dem darüber gezeichneten Connossement ihm direct von Bordeaux über Rotterdam nach Hamburg zu liefern waren. Das Schiff war aber auf der Reise von Rotterdam zuerst nach Harburg gegangen, wodurch die Ankunft der Waaren um einige Tage verzögert ward. Lübbren behauptete, daß während dieser Zeit der Börsenpreis der Waaren um Crt.℔ 52. 12 ß gefallen wäre, und wollte diesen Betrag von der mit Bco.℔ 80. 11 ß eingeklagten Fracht in Abzug bringen. — V. Janssen & Wendt, die Vertreter des Dampfschiffes Maasstroom, wollten diesen Abzug nicht anerkennen, weil es notorisch sei und seit drei Jahren durch öffentliche Ankündigungen in Rotterdam bekannt gemacht werde, daß die Rotterdamer Dampfschiffe vor ihrem Eintreffen in Hamburg Harburg anliefen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 21. September 1857:

da — — — — anlangend den zur Summe von Crt.ℳ 52. 12 ß opponirten Gegenanspruch der Beklagte mit Recht Ersatz des Schadens verlangt, der erweislich ihm dadurch erwuchs, daß das klägerische Schiff, welches nach Inhalt des vorliegenden Connossements direct nach Hamburg destinirt war, nach Harburg deviirte,

daß Beklagter — — — — ratione solcher Crt.ℳ 52. 12 ß den Beweis zu führen habe:

daß die fragliche Waare zur Zeit, wo das Schiff ohne die Statt gehabte Deviation nach Harburg, dem gewöhnlichen Laufe der Dinge nach, hieselbst würde eingetroffen sein, nach damaligem Börsenpreise um Crt.ℳ 52. 12 ß — oder wie viel doch — höher verkäuflich gewesen, als sie zur Zeit der wirklich erfolgten Ankunft des klägerischen Schiffes im Preise stand.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts hat dies Erkenntniß auf Imploration der Kläger am 11. November 1857 in restitutorio bestätigt:

da das Rechtsverhältniß der Parteien lediglich nach dem Connossement Anl. B und durchaus nicht nach den angeblich in Rotterdam gemachten öffentlichen Ankündigungen, welche vielmehr den Beklagten in keiner Weise angehen, zu beurtheilen ist.

344.

Knöhr & Burchard, nomine Capitain H. Gerling, führend das Hannoversche Schiff Göttingen, Kläger, gegen J. D. Mutzenbecher Söhne, Beklagte.

J. D. Mutzenbecher Söhne traten in die vom Capitain H. Gerling, Schiff Göttingen, mit Ed. Ringel & Co. abgeschlossene Chartepartie für die Ende 1856 anzutretende Rückreise des Schiffs von Bombay und dortiger Gegend nach Hamburg ein. Die Fracht war auf 5 £ for every intaken ton of lawful produce to be computed according to the schedule of the Bombay rates of tonnage festgesetzt. Außer verschiedenen anderen Gütern wurden auch in Cochin, im Südwesten von Vorderindien an der Küste Malabar belegen, von den Abladern Volkart brothers in Bombay

durch deren Bevollmächtigten Hüni 957 Packen Pfeffer nebst 455 Gebinden Oel und 13 Gebinden Caffee verladen. Auf den Wunsch der Ablader (Anl. 11) ward vom Capitain als Garnier zur besseren Conservirung des Oels auch Coir-Garn mit eingenommen. Die Gebinde Oel und Caffee waren Maaßgut und wurden in Cochin vor ihrer Einladung gemessen, in der Weise, daß die Länge derselben und der größte Durchmesser ihrer Breite aufgenommen und dann die erstere Dimension mit zweimal der letzteren multiplicirt wurde. Doch ward das so ermittelte Maaß nicht ganz, sondern mit einem Abzug von 1/5, in das Connossement hereingesetzt. Der Pfeffer war Schwergut und wurden von dem Ablader bei der Reducirung des ermittelten Gewichts auf Maaß 16 Centner gleich 1 ton gerechnet. Der Capitain war mit dieser Berechnungsweise nicht einverstanden, indem er jenen Abzug von 1/5 vom Maaß der Gebinde Oel und Caffee nicht für gerechtfertigt hielt und hinsichtlich des Pfeffers beanspruchte, daß 14 Centner gleich 1 ton angenommen würden. Er wandte sich deshalb in einem von Hüni genehmigten und mitunterzeichneten Schreiben (Anl. 9) an die Handelskammer zu Bombay mit der Anfrage, welche Art der Berechnung den Bombayer rates of tonnage entspreche. Die Handelskammer erklärte (Anl. C), daß die Berechnung von 16 Centner Pfeffer gleich 1 ton richtig wäre, daß aber für die Messung von Fässern in der Bombayer tonnage scale ein Abzug von 1/5 der kubischen Maaße nicht bestimmt sei. In Hamburg angelangt, veranstaltete der Capitain eine neue Messung der Gebinde Oel und Caffee auf die oben angeführte Art nach den größten Dimensionen der Länge und Breite, und legte das so ermittelte Maaß ohne Abzug seiner Frachtrechnung zu Grunde; eventualiter forderte er, daß die Fracht nach dem in Cochin ermittelten Maaß ohne Abzug, also nach dem in den Connossementen aufgeführten Maaß mit einem Aufschlag von 1/4 festgestellt werde; beim Pfeffer rechnete er 14 Centner gleich 1 ton.

J. D. Mutzenbecher Söhne verlangten, daß nur das in Cochin ermittelte Maaß der Gebinde Oel und Caffee der Berechnung zu Grunde gelegt und davon 1/5 — wie solches auch in den Connossementen geschehen — abgezogen werde. Sie behaupteten, daß dieser Abzug gerechtfertigt sei, weil wegen der Rundung der Fässer von dem Schiffsraum, in welchen sie gestauet würden, ein erheb-

licher Theil von der Ladung nicht ausgefüllt werde, also verloren gehe, und daß derselbe auch den Bombay rates of tonnage entspreche. Zu dem Ende brachten sie im Obergericht ein Attest des John Mawson acting secretary of the chambre of commerce d. d. Bombay 10. Juli 1857 bei, welches folgendermaßen lautete:

„It is hereby certified, that under the regulations of the Tonnage Scale in force hereup to the 31. December 1856 the ton of oil for freight in casks was, in the absence of special agreement to the contrary, fifty feet measurement, and that by custom one fifth was deducted from the square of the greatest length and girth in estimating the solid contents.“

Sie behaupteten ferner, daß dieser Abzug schon deshalb ohne Weiteres statthaft sei, weil er in die Connossemente aufgenommen wäre, ferner aus dem Grunde, weil sich sonst der Rheder zu ihrem Nachtheil bereichere, indem in die zufolge der Rundung der Fässer leer gebliebenen Räumlichkeiten — keineswegs blos zum Garnier — Coir-Garn verladen wäre, und er mithin für diese Theile des Schiffsraums eine doppelte Fracht verdienen würde, sowohl von dem Coir-Garn als auch von den Fässern Oel und Caffee. — Hinsichtlich des Pfeffers beanspruchten sie zufolge der vorerwähnten Anlagen 9 und C eine Berechnung von 16 Centner gleich 1 ton Maaß.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. September 1857:

da in der vorliegenden Chartepartie — in welche die Beklagten hinsichtlich der Rückreise eingetreten sind — die Fracht von 5 £ stipulirt wurde „for every intaken ton of lawful produce to be computed according to the schedule of the Bombay rates of tonnage“,

das klägerische Verlangen aber, daß hinsichtlich des verladenen Pfeffers nicht 16 Centner, sondern 14 Centner = 1 ton gerechnet werde, sowohl mit dem Inhalt der Anlage C als mit dem Inhalt der Anlage 9 in Widerspruch steht,

da hingegen, anlangend die Fracht für Caffee und Oel, die Beklagten nicht zu bestreiten vermögen, daß bezüglich dieser Güter

in den betreffenden Connossementen (Anlage D — G) nur $^4/_5$ der am Abladeplatz ermittelten wirklichen Maaße berechnet wurde,

aus den Anlagen 9 und 10 sich aber ergiebt, daß mit Einverständniß des Hüni, welchen die Ablader Gebrüder Volkart im Schreiben vom 24. October 1856 (Anlage 11) als ihren Bevollmächtigten legitimirt hatten, von Capitain Gerling auch wegen der Berechtigung zu einem solchen Abzuge von $^1/_5$ bei der chambre of commerce zu Bombay angefragt wurde, und daß die von letzterer ertheilte Auskunft dahin lautete, daß in der Bombayer tonnage scale für die Messung von Fässern ein Abzug von einem Fünftel der kubischen Maaße („one fifth of solid contents") **nicht** bestimmt sei,

wie denn auch die Beklagten gar nicht mit Bestimmtheit zu behaupten vermögen, daß die Bombayer tonnage scale diesen Abzug wirklich statuire,

da ferner die Beklagten mit Unrecht geltend machen, daß durch die einmal geschehene Zeichnung der Connossemente die Sache abgemacht sei,

indem ja, zumal bei der in der Charteparte enthaltenen Bestimmung: „the captain to sign bills of lading at any rate of freight without prejudice to this charterparty", die erwähnte noch nach der Connossements-Zeichnung erfolgte Anfrage bei der chambre of commerce außer Zweifel stellt, daß eine definitive Erledigung der Angelegenheit **nicht** Statt fand,

da auch das beklagtische Verlangen des fraglichen Abzugs von $^1/_5$ nicht darin Begründung finden kann, daß Capitain Gerling — wie Anlage 11 ausweiset, auf Veranlassung der Ablader — zur Garnirung der Fässer Coir-Garn verwendete,

da übrigens den Beklagten darin beizupflichten ist, daß nicht die auf klägerischen Wunsch salvo jure hieselbst Statt gehabte, sondern nur die am Abladeplatz geschehene Messung entscheiden muß,

so daß also die in margine der Connossemente (Anl. D—G) wegen des verladenen Caffee und Oel angegebenen Maaße um $^1/_4$ zu erhöhen und sodann hiernach die betreffenden Frachten zu berechnen sind,

daß Kläger eine dem Obigen gemäß rectificirte Frachtrechnung beizubringen schuldig.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Beklagten am 22. Januar 1858:

da es für die Ermittelung der zu bezahlenden Fracht lediglich auf die in Bombay gemessene Tonnenzahl, die Tonne zu 50 Cubikfuß gerechnet, ankommt, auch unter den Parteien kein Streit darüber obwaltet, daß der cubische Gesammtraum, den die fraglichen Oel- und Caffee-Fässer bei einer Uebereinanderstauung, wie solche im Schiffe stattfindet, eingenommen haben, um ein Viertheil größer sei, als der in den Connossementen angegebene,

nun aber Beklagte behaupten, daß, bei der in Bombay gebräuchlichen Calculation der Tonnenzahl einer Ladung von Oel- und Caffee-Fässern, nicht jener cubische Gesammtraum der schiffsmäßigen Stauung, sondern die Summe des cubischen Inhaltes der einzelnen Fässer nach dem Verhältniß von 50 Cubikfuß auf eine Tonne reducirt, und zu solchem Ende von jenem ausgemessenen Gesammtraume usanzmäßig 1/5 abgezogen werde, um das frachtschuldige Quantum zu ermitteln,

da auch die Beweislast in Bezug auf diese Behauptung nothwendiger Weise die Beklagten treffen muß, indem darin eine an und für sich den Ausdrücken und dem Sachbegriffe nicht entsprechende Besonderheit enthalten ist, welche gegen die Vermuthung streitet,

da jedoch die Nichtexistenz einer solchen besonderen Usanz aus den bisherigen Acten keineswegs hervorgeht, indem namentlich das in gegenwärtiger Instanz von den Beklagten producirte Document ihrer Aufstellung prima facie in weit höherem Grade das Wort redet, als die in erster Instanz beigebrachten Actenstücke die klägerische Ansicht unterstützen,

daß das Handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 28. September 1857 wieder aufzuheben und Beklagte den Beweis ihrer vorgedachten Behauptung zu erbringen schuldig seien, wobei den Klägern der Gegenbeweis und beiden Theilen die Benutzung aller bisher ad acta gebrachten Documente, soweit dienlich, vorbehalten bleibt.

Das Oberappellationsgericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Beklagten am 23. September 1858 bestätigt:

Entscheidungsgründe.

Nachdem der zwischen den Parteien streitig gewesene Fracht-Ansatz in Betreff der 957 Packen Pfeffer rechtskräftig festgestellt worden ist, kommt es nur noch darauf an, wie die Fracht für die in Cochin mit dem klägerischen Schiffe verladenen 455 diversen Gebinde Oel und 13 Gebinde Caffee zu berechnen sei.

In Betreff dieses Gegenstandes ist durch die in dieser Beziehung unangefochten gebliebenen Entscheidungen der früheren Richter so viel festgestellt, daß es auf die in Hamburg aufgenommenen Maaße überhaupt nicht ankomme, daß vielmehr die zu Cochin vorgenommene Messung im Allgemeinen der Frachtberechnung zu Grunde zu legen sei. Auch über die Art, in welcher diese Messung vorgenommen ist und über die Maaße selbst besteht kein Zweifel, indem es nicht bestritten ist, daß es der Ordnung entsprochen habe, die Messung der Gebinde in der Weise vorzunehmen, daß die Länge und der größte Durchmesser derselben aufgenommen und dann durch Multiplication der ersteren Dimension mit zweimal der letzteren der für jedes einzelne Gebinde zu rechnende cubische Raum ermittelt werde. Der Differenzpunkt besteht allein darin, daß der Schiffer die Fracht für die Totalsumme jener auf die angegebene Art gefundenen Maaße ohne Abzug, die Beklagten für dieselbe nur nach einer Kürzung von 1/5 vergütet wissen wollen. Auch darüber sind die Parteien einig, daß die Frage wegen jenes Abzuges oder Nicht-Abzuges von den zu Bombay bestehenden Usanzen abhänge, indem die Frachtberechnung (zufolge der Charteparlie) zu geschehen habe in Gemäßheit der schedule of the Bombay rates of tonnage. — Wenn in den früheren Acten verschiedentlich eines Aufschlages von 1/4 auf die in den Connossementen aufgeführten Maaße, als des Streitpunktes, Erwähnung gethan worden ist, so stimmt dies in der Sache selbst mit den vorstehenden Angaben überein. Denn in den Connossementen sind die zu Cochin aufgenommenen Maaße nach Abzug eines 1/5 verzeichnet.

Das Handelsgericht hatte über den vorbemerkten Streitpunkt auf Grund des von dem Capitain Gerling, in Mitwirkung des beklagtischen Vertreters Supercargo Hüni, bei der chambre of commerce zu Bombay eingeholten Responsums sich dahin ausge-

sprochen, daß eine Verpflichtung des Schiffers zum Abzuge eines Fünftheils nicht anzunehmen sei. — Dagegen hat das Obergericht, im Wesentlichen auf Grund eines in zweiter Instanz von den Beklagten beigebrachten Novums, die Beweiskraft jenes Responsums als erschüttert angesehen und den Beklagten den Beweis des Bestehens eines zu Bombay usanzmäßig zu machenden Abzuges von 1/5 aufgelegt.

Wenn hiegegen die Beklagten

I. aus dem Grunde Beschwerde führen, weil der Beweis der in Rede stehenden Usanz schon vollständig in den Acten liege, so ist freilich das Bedenken, welches die Kläger in Betreff dieser Beschwerde aufwerfen, daß selbige als gegen zwei conforme Entscheidungen der früheren Richter verstoßend angesehen werden könne, grundlos, da die einzige Uebereinstimmung jener Entscheidungen in der Nicht-Abweisung der Klage besteht, mithin eine blos negative und also folgenlose ist,

Jurist. Abhandl. II. S. 224 ff.

Dagegen konnte aber über die materielle Verwerflichkeit kein Zweifel bestehen.

Von den Seitens der resp. Parteien zu den Acten gebrachten Beweisstücken,

1) dem ersten Responsum des im Namen der chambre of commerce handelnden „acting secretary Mawson",

2) der klägerischerseits beigebrachten und beklagtischerseits unbestritten gelassenen Zusammenstellung der Bombay rates,

3) dem zweiten beklagtischerseits producirten Mawson'schen Ausspruche,

4) dem beklagtischerseits in gegenwärtiger Instanz vorgelegten tabellarischen Werke „Der vollständige Ausmesser ꝛc." („The seaman's and merchant's complete measurer"),

kann für die Beklagten überhaupt nur das dritte Beweisstück, das zweite Mawson'sche Responsum, in Betracht kommen. Denn die ersteren beiden sprechen jedenfalls nicht zu ihren Gunsten und der complete measurer redet speciell von der Bombay-Usanz gar nicht. Nun macht aber der äußere Zustand jenes aus zwei in der

Mitte zusammengeklebten Stücken Papier bestehenden Documentes, welches somit in unglaubwürdiger Beschaffenheit und jedenfalls ohne Vidimation vorliegt, ein Eingehen darauf, welcher Werth ihm, wenn es in tadellosem Zustande producirt worden wäre, im Gegensatze zu den klägerischen Beweisstücken beizulegen sein würde, unnöthig, vielmehr ist es völlig klar, daß der Beweis, den die Beklagten in den Acten finden wollen, nicht in denselben enthalten ist.

Hienach erscheint die erste beklagtische Beschwerde durchaus unbegründet, und zwar abgesehen davon, daß, selbst wenn dem Documente volle Beweiskraft beizulegen gewesen wäre, doch, weil bisher nur Beweis-Anticipation Statt gefunden hatte, zunächst nur zur ordentlichen Beweis- und Gegenbeweis-Instruction hätte geschritten werden können.

Die Beklagten beschweren sich

II. darüber, daß sie und nicht vielmehr die Kläger in Betreff des streitigen Punktes für beweispflichtig erklärt worden seien.

Hier unterliegt es nun freilich keinem Zweifel, daß die Kläger die Grundlagen der von ihnen Namens des Capitains Gerling geltend gemachten Frachtforderung im Allgemeinen so weit zu beweisen haben, als dieselben beklagtischerseits bestritten worden sind. Und, da die Frachtforderung nach Maßgabe der Bombayer rates zu formiren ist, so gehört es mit zur Rechtfertigung der Klage, daß die betreffenden Ansätze in Uebereinstimmung mit denselben berechnet seien.

Daß dessenungeachtet in Beziehung auf den hier in Frage stehenden Punkt die Beklagten als beweispflichtig zu behandeln sind, ergiebt sich

1) aus dem Umstande, daß in der von den Klägern freilich nur in einer Privat-Scriptur beigebrachten, aber, wie schon oben bemerkt worden, von den Beklagten in formeller Hinsicht unangefochten gebliebenen Bombayer tonnage scale Nichts von dem Abzuge des $1/5$ bemerkt ist, während doch mit Grund angenommen werden darf, daß, wenn usanzmäßig zu Bombay von dem frachtmäßig aufgenommenen cubischen Maaß verladener Gebinde jener Abzug gemacht werden sollte, dies als ein wichtiger und sehr häufig zur Anwendung kommender Punkt Erwähnung gefunden haben würde.

2) Es ist unbestritten, übrigens weist auch der von den Beklagten beigebrachte „complete measurer" nach, daß bei Maaßgütern, insonderheit auch bei Gebinden, die ordentliche Messung darin besteht, daß die größten Dimensionen aufgenommen werden und daß man hieraus das cubische Maaß (die „solid contents") auf die oben angegebene Weise berechnet. Das Ergebniß dieser Messung und Berechnung soll denn nach den beklagtischen Angaben freilich bei allen übrigen Maaßgütern ohne Weiteres zu Grunde gelegt werden, nur bei Gebinden soll die Ausnahme des Abzuges von 1/5 Statt finden. — Mit Recht bemerken in Bezug hierauf die Motive des Obergerichtlichen Erkenntnisses, daß darin eine Abweichung von der allgemeinen Regel, „eine Besonderheit", liegen würde, welche von Demjenigen, der sie behaupte, bewiesen werden müsse. — Wenn hingegen die Beklagten auf den complete measurer sich beziehen, worin gesagt werde, daß wegen der konischen Form der Fässer

> „es in vielen Gegenden gebräuchlich sei, von ihrem Cubik-Inhalte ein Fünftel abzuziehen („customary in many parts, to deduct one fifth from their solid contents"),

(wobei unter Cubik-Inhalt oder „solid contents" das Resultat der auf die mehrbesprochene Weise vorgenommenen Messung und Berechnung verstanden wird), so ist dadurch nur gesagt, daß an vielen oder doch an manchen Orten in Betreff der Fässer die jetzt in Frage stehende Ausnahme gemacht werde. Diese letztere wird demnach auch hier keineswegs als präsumtiv gültig aufgeführt und jenes Productum ändert Nichts an der Sachlage.

Die Beklagten haben bei Gelegenheit dieser Beschwerde eventuell bemerkt, der Beweissatz sei im Obergerichtlichen Erkenntniß nicht mit hinlänglicher Genauigkeit bestimmt. Nun hat es freilich seine Richtigkeit, daß eine präcise Angabe des thema probandum in dem dispositiven Theile des Erkenntnisses den Vorzug vor der Verweisung auf den Inhalt der vorangehenden Entscheidungsgründe verdient haben würde; indessen kann doch über Dasjenige, was das Obergericht wirklich zum Beweise verstellt hat, kein Zweifel bestehen. Es handelt sich nämlich darum, nachzuweisen, daß nach der zu Bombay bestehenden Usanz bei der Frachtberechnung für verladene Fässer oder — welchen Ausdruck die Beklagten vorziehen — für

verladene Gebinde von dem aus den Factoren der größten Dimensionen derselben zu berechnenden cubischen Raum ein Fünftheil abgezogen werde. Daß es hierbei auf diejenige Usanz ankomme, welche um die in Betracht zu ziehende Zeit (zu Ende des Jahres 1856) geherrscht habe, ist Selbstverstand.

345.

von Leesen & Co., Kläger, gegen J. W. Duncker in Vollmacht der Neuen Versicherungs-Gesellschaft von 1816 und Consorten, Beklagte.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. September 1857:

da, wie die Kläger selbst nicht verkennen können, das Schiff Johanna nicht festgesessen hat,

nach § 93 des Allg. Plans aber, wenn ein Schiff nicht festsaß, ein Strandungsfall nicht angenommen werden darf,

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation der Kläger am 13. November 1857 bestätigt.

Das Schiff Johanna hatte auf dem Grunde nicht festgesessen, sondern nur auf Klippen und Untiefen gestoßen. Gleichwohl hielten Kläger die Beklagten wegen des Schadens an den mit der Strandungsclausel versicherten Gütern für verantwortlich. Denn das Festsitzen des Schiffs am Grunde könne nicht als eine unerläßlich nothwendige Bedingung für die Haftung der Assecuradeure bei der Strandungsclausel angesehen werden, wenn, wie in der vorliegenden Sache, unzweifelhaft ein großer Seeunfall vorliege und durch ihn der Schaden entstanden wäre, auch alle übrigen Bedingungen des § 93 des Allg. Plans vorhanden wären.

346.

C. F. Holtermann jun., cess. nom. Busse & Halske, Kläger, gegen Hermann Otto Goverts & Sohn in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1850 und Consorten, Beklagte.

Busse & Halske versicherten im Februar 1857 bei Hermann Goverts & Sohn in Vollmacht der Assecuranz-Compagnie von 1850 und anderen Hamburgischen Assecuradeuren, für Rechnung wen es angeht, 1643 Säcke Guano für die Reise von London nach Stettin im Schiffe von Bostel, Capitain Sals, zu Bco.₰ 18,000, und cedirten diese Police am 6. Mai an C. F. Holtermann jun., die Assecuradeure genehmigten die Cession durch ihre Unterschrift. Holtermann behauptete nun — unter Production des Connossements vom 19. Februar, eines Attestes des Hannoverschen Consulats in London, daß dem Schiff von Bostel, Capitain H. Funck am 21. Februar ein Paß für die Reise nach Stettin ertheilt sei, sowie einer Bescheinigung des Hafenmeisters zu Stettin, daß der von Bostel am 14. August dort noch nicht angekommen — die Verschollenheit des Schiffs nach § 120 des Allgemeinen Plans und klagte gegen die Assecuradeure auf Ersatz eines Totalschadens des versicherten Guano mit Bco.₰ 18,000.

Die Beklagten erhoben folgende Einwendungen: 1) Busse & Halske hätten von den Consignatairen der Ladung zu Stettin den Auftrag gehabt, die über circa den halben Preis derselben gezogenen Tratten zu acceptiren und die Assecuranz zu besorgen. Sie hätten die Tratten nicht honorirt und sei damit auch der Auftrag zur Versicherung hinfällig geworden. Wenn sie nun, weil sich die Connossemente in ihren Händen befunden, gleichwohl die Versicherung genommen, hätten sie dabei nach § 3 des Allgemeinen Plans anzeigen müssen, daß dies ohne Auftrag geschehen sei. Da sie diese Anzeige nicht gemacht, sei die Versicherung annullirt. 2) Es sei Busse & Halske die Consignation nicht rein erschienen, sie hätten die Ladung für verfälscht gehalten und aus dem Grunde einen Vorschuß auf dieselbe verweigert. Von diesen ihren Vermuthungen hätten sie die Assecuradeure beim Abschluß der Police in Kenntniß setzen sollen. Da sie dies nicht gethan, sei die Versicherung auch

aus diesem Grunde nach § 15 des Allgemeinen Plans annullirt. 3) Es sei Guano versichert worden, die Ladung habe aber nach der Anlage A. nur zum kleineren Theil aus wirklichem peruanischen Guano, zum größeren Theil dagegen aus einer Mischung von Lehm, Gips und Holzasche bestanden. Mithin sei die Versicherung nach § 16 das Allgemeinen Plans wegen falscher Angabe des Versicherungsobjectes nichtig. 4) Es müsse noch die Verladung des versicherten Gutes bewiesen werden. Denn das Connossement sei vom Capitain Sals unterzeichnet, das Londoner Consulatsattest dagegen bezeichne F. Funck als Capitain des von Bostel. 5) Die Taxe der versicherten Ladung sei enorm übersetzt.

Replicando producirte Holtermann als Anlage 5 eine Abschrift des Ordrebriefs von den Abladern von Meves & Co. an Busse & Halske, d. d. London 20. Februar 1857, in welchem Jene mit der Anzeige, daß die 1643 Säcke Guano verladen seien und daß sie dafür auf Diese, Busse & Halske, zum Belaufe von Bco. ℳ 7500 trassirt hätten, dieselben aufforderten, die Assecuranz zu besorgen. Im Uebrigen berief sich Kläger unter Anderem darauf, daß Busse & Halske mit Genehmigung der Assecuradeure die Police an Holtermann cedirt hätten, daher aus dem Verhalten der Cedenten Busse & Halske kein Einwand gegen die eingeklagte Forderung erhoben werden könne.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. September 1857:

da der klägerische Abandon-Anspruch, bei gehörig durch Connossement nachgewiesener Verladung und da sonst Alles, was der § 120 des Allgemeinen Plans erfordert, vorliegt, an sich für begründet zu erachten sein wird, wenn noch zuvor der Original-Ordrebrief vom 20. Februar d. J. vorgelegt, und, zumal in Anlage 3 nicht Capitain Sals, sondern Capitain Funck als Führer des von Bostel genannt ist, der wirklich von London nach Stettin erfolgte Abgang des Schiffes besser als bisher geschehen nachgewiesen wird,

da aber, anlangend die beklagtischen Einreden, zwar der Umstand, daß die geschehene Cession der Police von den Beklagten genehmigt wurde, die Anwendung der Bestimmung des zweiten Alinea im § 13 des Allgemeinen Plans in keiner Hinsicht ausschließt,

die beklagtische Einwendung jedoch, es hätten die Cedenten

Busse & Halske, auch wenn es mit dem zur Zeit nur in Anl. 5 abschriftlich vorliegenden Ordre-Briefe seine Richtigkeit habe, dennoch nach Maßgabe § 3 des Allgemeinen Plans die Versicherung als eine solche, welche sie ohne Auftrag genommen, in der Police bezeichnen müssen, ersichtlich unbegründet ist,

so wie es nicht minder unbegründet ist, wenn von den Beklagten, unter Bezugnahme auf § 15 des Allgemeinen Plans, geltend gemacht wird, es hätten die gedachten Cedenten von den Dubitationen, welche angeblich dieselben veranlaßt haben, die bezüglich der fraglichen Ladung von Meves & Co. für Rechnung von Ziemsen & Wibelitz auf sie trassirten Wechsel nicht zu honoriren, die Beklagten bei Abschluß der Versicherung in Kenntniß setzen müssen,

da ferner, wenn die versicherte in der Police als Guano bezeichnete Ladung wirklich, wie von den Beklagten unter Beibringung der Anlage A. behauptet wird, nur zu geringem Theile aus peruanischem Guano bestand, dieser Umstand freilich zu einer Annullirung der Taxe führen, nicht aber eine Nichtigkeit der Assecuranz bewirken kann, und zwar um so weniger, als den Beklagten nicht unbekannt sein konnte, daß im Handelsverkehr keineswegs nur wirklicher unverfälschter peruanischer Guano vorkommt,

da also von den beklagtischen Einwendungen nur auf die Einrede der wesentlich übersetzten Taxe durch Beweisauflage einzugehen ist,

daß Kläger innerhalb 14 Tage sub poena beklagtischer Absolution von der Instanz das Original des in Anlage 5 abschriftlich vorliegenden Ordre-Briefes vom 20. Februar d. J. beizubringen oder doch Adcitation ihrer Cedenten behufs dessen Vorlegung zu beschaffen,

auch in gleicher Frist sub poena desertionis, vorbehältlich beklagtischer Competentien, den wirklich von London nach Stettin erfolgten Abgang des Schiffes von Bostel besser, als bisher geschehen, nachzuweisen schuldig,

quo facto Beklagte in termino praefigendo den — jedoch nur in Bezug auf den Rechtsbestand der Taxe in der Police relevanten — Beweis:

daß solche Taxe wesentlich übersetzt sei,

sub poena desertionis anzutreten haben; wobei denselben

sodann sich der Anlage A. in quantum de jure mit zu bedienen unbenommen bleibt.

Das Obergericht hat dieses Erkenntniß auf Appellation der Beklagten am 23. November 1857 bestätigt.

347.

Gebrüder Schiller & Co., Kläger, gegen G. A. Reimers in Vollmacht der Assecuranz-Union und Consorten, Beklagte.

Gebrüder Schiller & Co. haben bei G. A. Reimers in Vollmacht und mehreren anderen Hamburgischen Assecuradeuren 2173 Säcke oder 6259$^{37}/_{100}$ Bushels Weizen frei von 10 % Beschädigung mit dem Schiffe Isaac Bell für eine Reise von Newyork nach Antwerpen versichert. Die Waare kam in Antwerpen beschädigt an, und ward der Schaden vom Hamburgischen Dispacheur aufgemacht. In dieser Dispache wurde, bei der Reduction des Gewichts am Abladeorte New-York auf das Gewicht am Bestimmungsort Antwerpen, davon ausgegangen, daß Getraide auf dieser Reise wegen seiner natürlichen Beschaffenheit, abgesehen von eintretenden Seeschäden, 2 % an seinem Gewicht verliere, und das Verhältniß 112 ℔ Amerikan. = 49$^{75}/_{100}$ Kilogramm zu Grunde gelegt, wovon die Folge gewesen wäre, daß der Schaden zu weniger als 10 % angenommen werden müßte und den Assecuradeuren mithin nicht zur Last fiele. Gebrüder Schiller & Co. erkannten diesen natürlichen Gewichtsverlust nicht an und verlangten, daß bei der Gewichts-Reduction von dem Verhältniß 100 ℔ Amerikan. = 45$^{35}/_{100}$ Kilogramm ausgegangen werde, in welchem Falle die Beschädigung 10 % überstiegen haben würde. Sie klagten den nach dieser Berechnungsart sich ergebenden Schadensbetrag gegen die Assecuradeure mit Bco. ℳ 4361. 12 ß ein.

Die erste Kammer des Handelsgerichts beauftragte den Dispacheur über die in Frage stehende Gewichtsberechnung einen Bericht abzustatten, welcher am 5. September 1857 eingereicht ward und folgendermaßen lautete:

„Ein Rendiment oder eine Umwandelung von Maaß oder Gewicht gegen eine andere Größe (Quantum) von Maaß oder Gewicht ist für unveränderliche Gegenstände oder Waaren, wie etwa

bei Eisen, in den gewöhnlichen Fällen bei kaufmännischen Transactionen als unveränderlich anzunehmen, z. B. eine Anzahl Bushel zu einer gewissen Anzahl Hectoliters, oder eine Anzahl Amerikan. Pfunde zu einer gewissen Anzahl Kilogrammes, d. h. die Zahl bleibt in gleichem Verhältnisse zu der Größe (Maaß) oder Masse (Pfunde) bei den Gegenständen oder Quanten.

Bei Waaren, auf welche ihrer Natur nach Luft, Feuchtigkeit, Wärme und Handthierung (Einmessen und Wägen, Transport, Ausmessen und Wägen, Umarbeiten u. s. w.) einwirken, ist ein Verlust gegen Eisengewicht anzunehmen; bei Caffee von England auf hier z. B. 1 % (statt 112 ℔ Engl. = ca. 105 ℔ Hambg. per 112 ℔ Engl. nur 104 ℔ Hambg.) bei Reis, Bauwolle u. s. w. bei weiten Reisen weit mehr, bei Getraide wenigstens 2—3 % mehr, z. B.:

112 ℔ Amer. sind gleich $50^{60}/_{100}$ Ko., od. 100 ℔ Amer. = $45,^{35}$ K. Eisen,
112 ℔ „ „ „ 112 ℔ Engl.,
112 ℔ „ „ „ ca. 105 ℔ Hambg.,
aber nie werden veränderliche Waaren nach Seereisen solches liefern.

Bei Gewicht von England, bei Caffee u. s. w. auf hier nimmt man an 112 ℔ Engl. = 104 ℔ Hambg.; wollte man nun von Hamburg nach England schicken, so muß man ca. 106 ℔ einladen um dort 112 ℔ Engl. abliefern zu können; von einem Pari vise versa bei veränderlichen Waaren darf also nie die Rede sein, namentlich bei größeren Seereisen.

Da Abladungen in feuchter Jahreszeit und Ankunft in trockner Periode oder umgekehrt, so wie feucht und feucht, und trocken und trocken einen veränderten Einfluß liefern, so kann man nur nach billigem Durchschnitt rechnen, und daher ist bei Getraide auch nur ca. 2 % minus gegen Eisen-Maaß oder Gewicht angenommen.

So wie den Versicherer keine Conjunctur bei einer Waare treffen soll bei Ankunft am Bestimmungsplatz, darf ihn auch nicht die gewöhnliche Differenz an Maaß und Gewicht bei gesunden Lieferungen, für einen Schadensfall, treffen.

Der Beweis, daß Maaß für Gewicht und umgekehrt geltend richtig ist, ist bereits in der Dispache angegeben. — Hätte man z. B. Bushel von New-York, nur etwa 57 ℔ Amerik. haltend, abgeladen und 3 ℔ Amerik. per Bushel aufgefüllt oder zugegeben, so würde

dieses ganze Quantum bei gesunder Ablieferung nicht die volle Zahl Hectoliters à $77^{216}/_{1000}$ Ko. per Hect. ergeben haben, als wenn solche 3 ℔ per Bushel nicht zugegeben wären. Diese Zugabe bleibt aber bei dem Rendiment mit ca. 2 % Abnahme berücksichtigt, wenn man sagt 800 Bushel à 60 ℔ = 276 Hect. à $77^{216}/_{1000}$ Ko. oder 800 Bushel à 60 ℔ Amerik. = 48,000 ℔ und per 112 ℔ Amerik. = $49^{75}/_{100}$ Ko., wie die Dispache in Zahlen beweist.

Abladungen von New-York nach Hamburg, oder von New-York nach Antwerpen müssen nach gleichen Normen für Hamburger Versicherer behandelt werden, wenn die Natur der Waare dieselbe bleibt, wie bei Getraide hier der Fall.

Das eingelieferte Attest der Sachkundigen, so wie des Herrn Dispacheurs zu Antwerpen stößt dieses auch nicht um; derselbe sagt nur wörtlich, daß man bei Regulirungen mit den dortigen Versicherern bei Havarie-Fällen 100 ℔ Amerik. = $45^{35}/_{100}$ Ko. franz. annimmt, was gleich Eisengewicht ist; damit ist aber nicht gesagt, daß, wenn man nur 100 ℔ Amerik. in New-York einladet, man auch $45^{35}/_{100}$ Ko. in Antwerpen ausliefern kann. Dies liegt auch auf der Hand. Denn z. B. 112 ℔ Amerik. Eisen, in Newyork eingeladen, werden 112 ℔ Engl. in London ergeben, aber nichts destoweniger würde man bei Caffee nur etwa 111 ℔, bei Getraide etwa 110 ℔ Engl. erhalten. So liegt also in der Natur der Waare, daß man diese Differenz durch Abrechnen ausgleicht, oder durch Zugeben bei Abladung aufhebt.

Würde der Versicherer bei Getraide mit der Klausel frei von 10 % Beschädigung die 2 % gewöhnliche Differenz mit tragen sollen, so würde ihn nicht allein bei 8 % wirkliche Beschädigung gegen gesund der Schaden treffen, sondern er auch in allen Schadensfällen 2 % mehr, als der wirkliche Schaden gegen gewöhnliche gesunde Ablieferung beträgt, bezahlen, dies darf doch nicht sein.

Ob eine Waare von New-York nach Antwerpen, oder von Antwerpen nach New-York geht, bleibt bei Eisen sich gleich, bei ihrer Natur nach veränderlichen Waaren aber würde die Differenz in umgekehrtem Verhältnisse stehen, bei einem festen Satze: z. B. von New-York nach Hamburg 112 ℔ Amerik. = 104 ℔ Hambg. von Hamburg nach New-York 106 ℔ Hambg. = 112 ℔ Amerik. Die Differenz an sich bleibt aber immer dieselbe ca. 1 ℔ gegen Eisen.

Wenn in anderen Orten als Hamburg bei Aufmachungen von Schäden für dasige Betheiligte andere Normen geltend, dürfen solche nie für Hamburger Versicherer bei Havarie particuliere in Betracht kommen, insofern solche Normen nicht in der Natur der Sache selbst ihren Ursprung haben. Dies ist auch was die Wirklichkeit mit sich bringt und durch die Usanz am Dispache-Comptoir zu Hamburg zur Ausübung gebracht wird.

Nach Allem also ergiebt sich:

1) daß man veränderliche Waaren nicht wie etwa Eisen behandeln darf und kann; und

2) daß Differenz in Gewicht und Maaß, gleich wie Conjuncturen zwischen den Ablade- und Marktpreisen, wie bei glücklicher Ankunft stattfindet, nie den Versicherer bei Schadensberechnungen für Waaren, welche den Bestimmungsplatz erreichen, treffen muß; so wie

3) darf der Versicherer nicht bei dem Quantum als gesund betrachtet, wofür nur allein der Marktpreis bestimmt wird, darunter leiden, wenn der Aggregatzustand einer Waare durch Zersetzung oder Aufsaugung (Amalgamirung) in Folge von Seebeschädigung oder dadurch entstandenen Schiffsdunst (steam) verändert wird und dadurch die Masse wie das Gewicht gegen gesund variirt, welche Fälle selbst bei innerem Verderb (Brand rc.), wofür der Versicherer nie haftet, vorkommen."

Nach Verhandlung der Parteien über diesen Bericht des Dispacheurs erkannte die erste Kammer des Handelsgerichts am 28. September 1857:

da der Allgemeine Plan ein auf den vorliegenden Fall bezügliches Gewichts-Rendiment nicht enthält,

auch aus dem vorliegenden Dispacheur-Berichte nicht entnommen werden kann, daß auf dem Dispache-Comptoir eine feste Usanz, welche hier maßgebend sein müßte, bestehe,

wie denn eine solche Usanz, wenn sie schon längere Zeit bestände, unfehlbar im § 101 des Allgemeinen Plans Berücksichtigung gefunden hätte,

da andererseits von den Klägern durch Anlage 3 nachgewiesen wird, daß zu Antwerpen bei Regulirung von Havarieen an zu New-York nach dortigem Platze verladenem Getraide zwischen Ver-

sicherern und Versicherten das Bushel-Gewicht von New-York nach dem Verhältniß von 100 ℔ Amerik. = 45³⁵/₁₀₀ Kilogramm berechnet werde,

nun aber, wenngleich dieser Umstand gegen die Beklagten als hiesige Versicherer nicht entscheidend sein kann, sofern und soweit die erwähnte Berechnung nicht mit dem wirklichen Verhältniß in Einklang steht, doch bis auf Weiteres nur angenommen werden darf, daß diese zu Antwerpen übliche Berechnung ebenso wie die im § 101 des Allgem. Plans festgestellten Rendimente auf einer Beobachtung des Verhältnisses, wie es sich in Wirklichkeit herauszustellen pflegt, beruhe,

daß Beklagte den Nachweis,

daß das Bushel-Gewicht von zu New-York nach Antwerpen verladenem Weizen an letzterem Platze, bei Ankunft der Waare in unbeschädigtem Zustande, so auszukommen pflege, daß, wenn im vorliegenden Falle nach diesem gewöhnlichen Verhältniß das abgeladene Gewicht von 375,592 ℔ berechnet wird, sich kein Schaden von 10 pCt. ausweist,

zu erbringen schuldig;

wobei es sich übrigens von selbst versteht, daß, wenn etwa die Beklagten nicht den obigen Nachweis erbringen, aber doch darthun würden, daß das Bushel-Gewicht von New-York nicht nach dem Verhältniß von 100 ℔ amerikan. = 45³⁵/₁₀₀ Kilogramm, sondern schlechter zu Antwerpen bei Weizen auszukommen pflege, eventualiter eine dem entsprechende Aenderung der vorliegenden Dispache einzutreten hätte.

Das Obergericht erkannte auf Appellation der Beklagten am 11. December 1857:

da bei einer hier frei von 10 pCt. geschlossenen Versicherung für die Entscheidung der Frage, ob der durch Seeunfälle veranlaßte Schaden 10 pCt. übersteigt, in Ermangelung einer anderen Grundlage das hier übliche Rendiment bis zu einem Beweise dahin, daß der durch Seeunfälle verursachte Schaden 10 pCt. übersteige, der Berechnung zu Grunde zu legen ist,

da nun freilich aus dem Allgem. Plan der hiesigen Versicherer ein für den vorliegenden Fall geltendes Rendiment nicht zu entnehmen ist, aus dem Bericht des Dispacheurs aber hervorgeht, daß für von Amerika auf hier verschifften Weizen, abgesehen von Seeunfällen, ein Untergewicht von wenigstens 2 pCt. angenommen zu werden pflegt, bei dieser Annahme aber der eingeklagte Schaden die Assecuradeure nicht treffen würde,

da auch kein Grund vorliegt, weshalb bei einer Verschiffung nach Antwerpen ein wesentlich anderes Rendiment, als bei einer Verschiffung auf hier anzunehmen sein sollte,

daß das Handelsgerichtliche Erkenntniß a quo vom 28. September d. J. dahin zu reformiren:

daß Kläger mit ihrer Klage abzuweisen, sie könnten und wollten denn beweisen:

daß der an der fraglichen Waare durch Seeunfälle veranlaßte Schaden 10 pCt. übersteige.

Das Oberappellationsgericht erkannte auf Appellation der Kläger am 26. Juni 1858:

daß die Formalien der Appellation für gewahrt zu achten, auch in der Sache selbst das Erkenntniß des Obergerichts der freien Hansestadt Hamburg vom 11. December 1857, wie hiemit geschieht, aufzuheben und die Beklagten innerhalb einer vom Handelsgericht anzuberaumenden Frist zu beweisen haben:

entweder, daß nach einer zu Hamburg bestehenden Usanz bei den Dispachirungen von Schäden auf Getraide-Abladungen von Nordamerikanischen Häfen nach dem westlichen Europa ein Abzug von zwei Procent für gewöhnlichen Gewichtsabgang gemacht werde;

oder, daß Getraide — oder insbesondere Weizen — bei Abladungen der bezeichneten Art in der Regel einen Gewichtsverlust von zwei Procent, oder wie viel weniger, erleide;

gegen welchen Beweis den Klägern der Gegenbeweis, und gegen die zweite Beweis-Alternative — reprobatione salva — auch der Beweis vorbehalten wird:

daß an der fraglichen Partei Weizen, abgesehen von der Einwirkung des Seeschadens, kein Gewichtsabgang, eventualiter ein um wie viel geringerer als zwei Procent, Statt gehabt habe.

Entscheidungsgründe.

Die Kläger haben in den Verhandlungen erster Instanz bestritten, daß die Berechnung des wider die Beklagten geltend gemachten Schadens nach den zu Hamburg gültigen Grundsätzen des Assecuranzrechtes zu geschehen habe, und statt derselben auf die zu Antwerpen — als wohin der versicherte Weizen von New-York verladen worden — befolgten Principien sich berufen. Sie sind indessen in jetziger Instanz hievon zurückgetreten und haben die entscheidende Bedeutung der durch die Hamburgische Praxis festgestellten Behandlungsweise des vorliegenden Verhältnisses anerkannt. Hiezu waren sie denn auch rechtlich verbunden. Dem in Rede stehenden Hamburgischen Assecuranz-Vertrage ist in Gemäßheit der demselben in Hamburg gegebenen Auffassung Wirksamkeit beizulegen, wie hierauf auch der § 89 des Allgem. Plans hinführt.

Ein anderer Punkt, welcher im Laufe der Verhandlungen seine Erledigung gefunden hat, besteht darin, daß früher angenommen wurde, die von den Klägern vertretene Reductionsweise, 100 ℔ bushelweight zu New-York gleich 45,35 Kilogramm in Antwerpen, beruhe auf einer Beobachtung des Verhältnisses, wie es sich bei Getraide-Abladungen der fraglichen Art herauszustellen pflege,

s. auch das Handelsgerichtliche Erkenntniß vom 28. September 1857 in rationibus,

während jetzt von den Klägern zugegeben worden ist, daß jene Reduction nur das allgemeine Gewichts-Verhältniß ohne irgend welche Rücksichtnahme auf gewisse Waaren oder auf an Waaren gemachte Erfahrungen ausspricht, womit übrigens auch die Angaben in zuverlässigen Maaß- und Gewichts-Tabellen übereinstimmen,

vergl. z. B. Noback, Maaß- und Gewichtsbuch, 1852. S. 527 (100 ℔ = 45,3592 Kilogramm);

Kruse, Comptoirist 5. Ausgabe. S. 345 (100 ℔ = 45,35 Kilogramm);

Nelkenbrecher, Taschenbuch (Anhang) S. 176 (100 ℔ = 45,35976 Kilogramm).

Demzufolge stehen in der von den Klägern zu Grunde gelegten Reduction 100 ℔ = 45,35 Kilogramm, und in dem von dem Dispacheur angewendeten Umwandlungsfuße 100 ℔ = 44,42 Kilogramm, nicht ein Rendiment dem anderen, sondern unmodificirtes (legales) Gewichts-Verhältniß dem (gegen dasselbe um 2,05 pCt.) modificirten Rendiment gegenüber.

Bei der Frage nun, ob, wie das Obergericht angenommen hat, bis zum klägerischen Beweise eines im concreten Falle vorhanden gewesenen abweichenden Thatbestandes, bei der vom Dispacheur angewendeten Berechnungsweise zu verbleiben, oder ob mit dem Handelsgerichte die Kläger mit der Beweislast zu verschonen seien, kam es zunächst darauf an, ob der Seitens der Beklagten den Klägern entgegengesetzte Einwand die Natur einer Einrede habe, oder ob in ihm ein Bestreiten des Klagegrundes liege. Nun war aber Ersteres als das Richtige anzusehen. Zur Begründung des klagend geltend gemachten Anspruches mußte es als genügend erachtet werden, wenn die Kläger, außer dem überhaupt nicht bestrittenen Umstande, daß durch Ereignisse der Seefahrt ein Schaden herbeigeführt worden sei, einen an der versicherten Waare eingetretenen Verlust um mehr als 10 pCt. des Werthes, unter Zugrundelegung der Legal-Reduction, nachwiesen. — Behaupteten dann die Beklagten, daß die Kläger einen, ihrer Ansicht nach zur Herbeiführung des Schadens mitwirkenden, gleichwohl ihnen, den Beklagten, nicht zur Last kommenden, Factor — die auch bei unbeschädigt ankommender Waare stattfindende Gewichtsabnahme — unberücksichtigt gelassen hätten, so lag es ihnen ob, Dies zu begründen und erforderlichen Falls nachzuweisen. — Insofern sie sich hiebei auf eine besondere zu Hamburg geltende Usanz stützten, ist Dies ohne Weiteres klar; allein auch dann, wenn sie das erfahrungsmäßig und allgemein stattfindende Vorkommen eines solchen Gewichtsabganges ihrem Einwande zu Grunde legten, mußten sie als beweispflichtig angesehen werden. Nach den allgemeinen Grundsätzen vom Schadensersatze braucht der Ersatzfordernde nur den Schaden und eine denselben erklärende Schadensursache zu beweisen, ohne zugleich die Nicht-Abwesenheit aller

anderen möglicher Weise mitwirkend gewesenen Ursachen darthun zu müssen.

Was nun die Begründung der beklagtischen Einrede betrifft, so ist dieselbe, wie schon vorstehend angedeutet worden, eine zwiefache. Sie behaupten

1) in Hamburg bestehe eine Usanz, zufolge welcher bei den Dispachirungen von Schäden an verschifftem Getraide regelmäßig ein Abzug für Schwinden gemacht werde, ein Abzug, welcher für die am häufigsten vorkommenden Fälle im § 101 des Allg. Plans durch die dort angegebenen Rendimente im Voraus bestimmt sei, der aber für Fälle der hier in Rede stehenden Art mit 2 pCt. veranschlagt werde;

2) daß erfahrungsmäßig immer eine Substanz-Abnahme bei Getraide-Verschiffungen stattfinde, und daß dieselbe bei Reisen der vorliegenden Art auf 2 pCt. auszukommen pflege.

Beide beklagtischen Aufstellungen sind klägerischerseits bestritten worden, und es war mithin den Beklagten der Beweis derselben aufzuerlegen, wenn nicht etwa, wie die Letzteren Dies behaupten, schon in den Acten eine ausreichende Documentirung für sie zu finden sein sollte. Dies konnte aber nicht angenommen werden.

Die Beklagten berufen sich

ad 1) auf das Zeugniß des Dispacheurs in dem auf Anordnung des Handelsgerichts Seitens desselben am 5. September 1857 abgegebenen Berichte, sowie auf die schon oben berührte Rendiments-Angabe des § 101, wogegen die Kläger in jenem Berichte keine Bezeugung einer Usanz, wie solche hier in Rede steht, finden wollen, übrigens auch der Angabe des Dispacheurs keine beweisende Kraft beilegen, und in dem § 101 einen Beweis für ihre Auffassung finden, indem das Nichtaufführen eines von dem Legal-Verhältnisse abweichenden Rendiments in Bezug auf Getraide-Abladungen von Nordamerika nach Antwerpen (oder doch von dort nach dem westlichen Europa) zu der Annahme führe, daß bei diesen keine Gewichtsabnahme zu veranschlagen sei.

Hier ist nun zuvörderst soviel gewiß, daß, wenn der § 101 des Allgem. Plans für Fälle der vorliegenden Art ein Rendiment enthielte, dabei, ohne auch nur den Klägern einen Gegenbeweis zu

verstatten, zu verbleiben sein würde. Denn der Aufführung desselben müßte die Bedeutung einer Vertragsclausel eingeräumt werden, und bei dem Vorhandensein einer solchen würde es weder auf eine im Uebrigen bestehende Usanz, noch auch auf das in der Wirklichkeit sich zutragende factische Ergebniß des concreten Falles ankommen. Dagegen schließt aber auch die Nicht-Aufnahme eines gewissen Rendiments das usanzmäßige Bestehen der betreffenden Berechnungsweise nicht aus, zumal da es sehr wohl denkbar ist, daß man, wie die Beklagten behaupten, s. oben, bei der Abfassung des Allg. Plans nur die am häufigsten zur Anwendung kommenden Reductions-Factoren aufzunehmen beabsichtigt hat. Freilich müßten die Erfordernisse einer wahren rechtlichen Gewohnheit vorliegen, weil sonst die Versicherten nicht dadurch gebunden sein würden. Dazu würde gehören, daß längere Zeit constant ein gewisser Abzug für die Transporte auf gewissen Strecken — hier für Weizen (oder auch für Getraide überhaupt) von Nordamerika nach dem westlichen Europa — in der Ueberzeugung gemacht worden sei, hiedurch einem den Assecuradeurs rechtmäßig zustehenden Verlangen zu genügen. Dies würde schon dann anzunehmen sein, wenn ein bestimmter Abzug bei allen vom Dispache-Comptoir ausgehenden Aufmachungen in den Fällen zu Grunde gelegt worden wäre, in welchen der § 101 keine Specialvorschrift enthielte, und wenn dann diese Verfahrungsweise des Dispacheurs von den Betheiligten entweder überhaupt nicht angefochten oder doch später anerkannt oder durch gerichtliche Entscheidungen sanctionirt worden sein sollte. Gesetzt aber, es wäre zwar regelmäßig ein Abzug für Substanz-Verlust gemacht worden, aber, mit Rücksicht auf die besonderen Umstände — die Dauer der Reise, die Witterungs-Verhältnisse rc. — ein der Größe nach verschiedener, etwa bald 1 pCt., bald 2 pCt., bald 3 pCt., so würde nicht einmal für das Minimum eine bindende Usanz angenommen werden können. Nur das würde nämlich hiedurch bekundet sein, daß die Betheiligten in den betreffenden Fällen die Ansicht gehabt hätten, daß bei der fraglichen Waare wirklich die berechnete Abnahme stattgefunden haben möge. Dies würde nicht ausschließen, daß nicht in anderen Fällen je nach den Umständen selbst unter 1 pCt. hinuntergegangen werden könne, und daß überhaupt dem wirklichen factischen Bestande des Falles, soweit er sich ermitteln lassen sollte,

entscheidende Wirkung beigelegt werde. Nur dann, wenn ein gewisses Minimum dergestalt festgestellt werden sollte, daß hieran die Rechtsansicht zu erkennen wäre, unter keinen Umständen unter dasselbe herabzugehen, könnte eine bindende Usanz dieser Art angenommen werden.

An einer genügenden Substantiirung der Einrede in dieser Hinsicht fehlt es nicht. Es ist beklagtischerseits bestimmt behauptet, es bestehe zu Hamburg eine Gewohnheit, wonach 2 pCt. abgesetzt werden müßten, falls und soweit kein anderes besonderes Rendiment festgesetzt sei.

Es handelt sich somit um die Frage, ob hier schon ein Beweis, und zwar ein erschöpfender Beweis für die Beklagten vorliege. Dies ist nicht anzunehmen.

Daß die für besondere Verhältnisse in den § 101 des Allg. Plans aufgenommenen Rendimente für das hier besprochene Fundament der Einrede kein Beweismoment abgeben, ist aus sich selbst klar. Es kommt also nur darauf an, was der Dispacheur bezeugt hat. Nun ist freilich anzunehmen, daß demselben als beeidigten Beamten für alles Dasjenige, was in den Bereich seiner amtlichen Wirksamkeit und Wahrnehmung gehört, publica fides beizulegen ist,

vergl. Langenbeck, Schiff und Seerecht S. 201,

Klefeker, Hamb. Gesetze Bd. 7. S. 563,

daß mithin seine innerhalb dieses Bereiches ertheilten Versicherungen bis zur etwanigen Führung eines Gegenbeweises vollen Beweis liefern, allein der Dispacheur hat das Bestehen einer Usanz, wie ein solches hier in Frage steht, nicht — wenigstens nicht mit hinlänglicher Bestimmtheit — bezeugt. Der von ihm abgegebene Bericht beschäftigt sich wesentlich mit der Darlegung, daß bei ihrer Natur nach veränderlichen Waaren ein Abzug wegen Maaß- oder Gewichts-Abganges, welcher während der Zeit des Verschifftseins regelmäßig eintrete, gemacht werden müsse, um nicht die Assecuradeure zu Gunsten des Versicherten zu verkürzen. Dieser Abgang wird vom Dispacheur für Getraide bei weiten Reisen auf 2 bis 3 pCt., bei Reisen von New-York nach Hamburg, oder, was dem gleichstehe, nach Antwerpen, auf ca. 2 pCt. veranschlagt; allein diese Reduction wird nur als eine nach billigem Ermessen durchschnittlich vorgenommene bezeichnet, ohne daß mit Bestimmtheit erklärt

worden wäre, der Durchschnittssatz von 2 pCt. werde beim Fehlen eines contractmäßigen Rendiments constant in allen vorkommenden Fällen, oder doch als Minimum des Abzugs bei allen Dispachen für solche Reisen zu Grunde gelegt. Dies wäre unentbehrlich gewesen; denn ein usanzmäßiges Rendiment kann ebenso wie ein vertragsmäßiges nur auf solche Fälle Anwendung finden, welche auf wesentlich gleichen factischen Voraussetzungen beruhen. Eine Uebertragung von einem Falle auf den anderen, wenn die Ablade- und Bestimmungsorte nicht entweder dieselben sind oder doch im Wesentlichen übereinstimmen, kann nicht für zulässig geachtet werden. Von einem auf dem Dispache-Comptoir bestehenden Gebrauche sagt der Dispacheur nur Folgendes: Erstens völlig im Allgemeinen, es werde bei Getraide ein minus von ca. 2 pCt. angenommen. Hiedurch wird überhaupt nichts Festes, insonderheit Nichts auf Reisen von New-York nach dem westlichen Europa bezeugt. Und zweitens, durch die Usanz des Dispache-Comptoirs werde eine Ausgleichung der Differenz bei veränderlichen Waaren zur Ausübung gebracht. Dies bezieht sich nicht blos auf Reisen von Nordamerika nach dem westlichen Europa, auch nicht einmal speciell auf Getraide, sondern ist eine ganz allgemeine Aeußerung, welche nur bestätigt, daß das Dispache-Comptoir regelmäßig auf die Differenz Rücksicht nimmt, womit aber noch nicht gesagt ist, daß diese Berücksichtigung für die hier in Frage stehende Getraide-Verschiffung eine bestimmte und feste Gestalt angenommen habe und nicht auch in variirender Weise erfolgt sein könne. Dazu kommt dann noch, daß über die Dauer der Usanz nichts Näheres aus dem Berichte hervorgeht.

Nach dem Bemerkten enthält der letztere freilich einige Unterstützung für die beklagtische Behauptung einer Usanz, allein keine volle und bestimmte Bewahrheitung derselben, und es mußte mithin den Beklagten der Beweis der Usanz nachgelassen werden.

Was

ad 2) das zweite Fundament der Einrede, die durch längeren Transport wirklich herbeigeführte Substanz-Verminderung betrifft, so ist dafür ein zweifacher Beweis denkbar, entweder so, daß constatirt werde, um wie viel gerade im vorliegenden concreten Falle die Substanz des Weizens verringert sei, oder so, daß dargethan werde, erfahrungsmäßig nehme Getraide auf einer Reise der fraglichen Art

immer um gewisse Procente an Substanz ab. Den ersten Beweis haben die Beklagten weder bisher zu liefern versucht, noch auch angedeutet, daß sie zur Führung desselben bereit seien. Es kommt also nur auf den zweiten an.

Hier ist nun

a) allerdings den von den Beklagten für ihre Aufstellung geltend gemachten Rendimenten des § 101 einige Bedeutung beizulegen. Wie nämlich bei den für andere Waaren, als Getraide, vorkommenden Gewichts-Reductionen allgemein Abzüge gegen die Legal-Factoren gemacht sind (z. B. zwischen Nordamerika und Hamburg ca. $\frac{4}{5}$ pCt.), so findet fast durchgängig Dasselbe, und zwar meistens in noch höherem Grade als bei den allgemeinen Gewichts-Reductionen, in Betreff der Getraide-Rendimente des § 101 Statt. Eine Berechnung der Abweichung derselben von den Legalverhältnissen, unter Zugrundelegung der für zuverlässig zu achtenden Angaben des Noback'schen Werkes, weiset nach: Verlust

von	Hamburg	nach	Holland	circa	$2\frac{1}{2}$	pCt.
„	„	„	England	„	$1\frac{7}{8}$	„
„	Dänemark	„	Holland	„	2	„
„	„	„	England	„	$\frac{1}{2}$	„
„	Rußland	„	Hamburg	„	$1\frac{13}{16}$	„
„	„	„	Holland	„	$4\frac{3}{4}$	„

Durch diese resp. Gewichts- und speciell Getraide-Rendimente wird nun allerdings eine Wahrscheinlichkeit dafür begründet, daß bei den Hamburgischen Assecuranzen davon ausgegangen werde, auf alle verladenen und nicht etwa ihrer Natur nach unveränderlichen Waaren, insonderheit aber auf Getraide, finde regelmäßig ein Substanzverlust Statt. Dabei führt indessen die Verschiedenheit der Rendimente unter einander auf die Vermuthung hin, daß bei der Bestimmung des zu machenden Abzuges nicht allein auf das unterwegs stattfindende Schwinden, sondern auch noch auf andere Umstände Rücksicht genommen worden sei, etwa auf Abweichungen in der Art des Messens, oder auf eine Nichtübereinstimmung der an einzelnen Orten gangbaren Maaße und Gewichte mit den legaler Weise anzuwendenden, oder darauf, daß an manchen Plätzen ein Uebermaaß gewährt zu werden pflege, an anderen nicht, u. dgl. m. Ohne Dies würde es sich nicht wohl erklären lassen, weshalb z. B. von Däne-

mark nach England der Abzug ½ pCt., von dort nach Holland aber 2 pCt., von Rußland nach Hamburg nicht völlig 2 pCt., nach Holland fast 5 pCt. ausmache. Diese Vermuthung wird verstärkt durch den Ansatz: Hamburg und Preußen — pari; ferner durch das Rendiment Dänemark-Hamburg, bei welchem wenigstens unter Zugrundelegung der Noback'schen Angaben, mit denen auch übereinstimmt

Schleier, Handlungswissenschaft. S. 78,

sogar eine Gewichtszunahme von circa 2¾ pCt. sich herausstellt. Nimmt man hier mit dem beklagtischen Sachführer an, daß — wie er Dies von dem Rendiment Hamburg und Preußen geradezu behauptet — die hervorgehobenen Ansätze auf einem Versehen bei Feststellung des § 101 beruhen, so können ebensowohl bei den übrigen Positionen Versehen vorgekommen sein, und damit würde die ganze Argumentation ihre Kraft verlieren. Beruhen dagegen diese Abweichungen nicht auf einem Versehen, so unterliegt es in diesem Falle keinem Zweifel, daß die Festsetzung der verschiedenen Rendimente auf Bestimmungsgründen beruhen muß, welche nicht allein aus der Natur der in Betracht kommenden Waare — des Getraides — abgeleitet sind, und die je nach den Eigenthümlichkeiten der Verfahrungsweise an den resp. Ablade- und Bestimmungsorten verschieden sein können. Damit wird aber auch der Schluß von jenem Rendimente auf den Getraide-Transport von Nordamerika nach dem westlichen Europa unzuverlässig, zumal wenn es sich, wie hier der Fall, um einen bestimmten Procentsatz handelt.

b) Auch der Bericht des Dispacheurs kann für den fraglichen Beweis wohl einige Unterstützung gewähren, insofern in demselben der Abgang von Getraide bei Reisen von New-York nach Hamburg oder Antwerpen auf circa 2 pCt. veranschlagt und behauptet wird, daß dies gewöhnlich so angenommen werde. Es ist nämlich wahrscheinlich, daß der Dispacheur, welcher vermöge seiner Stellung mit vielen in dieser Hinsicht erfahrenen und sachkundigen Männern im Verkehre steht, jene Ansicht aus den Mittheilungen solcher Männer entnommen haben und in derselben durch die Beobachtung, daß der demgemäß bei den Dispachen gemachte Abzug in der Regel zu Bedenken keinen Anlaß gegeben habe, bestärkt worden sein wird. Allein eine entscheidende Bedeutung kann hier dem

Zeugnisse des Dispacheurs nicht beigelegt werden, da die Beobachtung, ob und in welchem Maaße Getraide auf gewissen Reisen schwinde, der Waarenkunde angehört, nicht aber in den Wirkungskreis des Dispacheurs als solchen fällt, so daß derselbe hiefür kein Sachverständiger ist. Sein Zeugniß bleibt immer nur eine Abstraction aus den Mittheilungen Anderer und aus den daraus abgeleiteten weiteren Folgerungen.

Die Fassung der zufolge des Obigen den Beklagten aufzulegenden Beweise war so, wie im Erkenntnisse ausgesprochen, zu bestimmen, und mußte, außer dem Gegenbeweise im Allgemeinen, den Klägern gegen die zweite, auf das regelmäßige Vorkommen eines Gewichts-Verlustes der betreffenden Größe bei Getraide auf Reisen wie solche hier in Frage stehen gerichtete, Beweis-Alternative der Beweis vorbehalten werden, daß in concreto kein Gewichts-Abgang, abgesehen von dem Seeschaden, an der fraglichen Ladung Weizen stattgehabt habe.

Beide Theile werden sich selbstverständlich im Beweisverfahren des in den Acten liegenden Beweismaterials, darunter auch die Kläger des in gegenwärtiger Instanz beigebrachten Attestes, soweit Rechtens bedienen dürfen.

348.

H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger nom. Capt. H. Dreckwoldt, Schiff Immanuel, Kläger, gegen Herm. Schöning, Beklagten.

S. Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 2. S. 248 fl., S. 364. Bei den Anführungen des obigen Erkenntnisses an diesen Stellen ist übersehen worden, daß in diesem Falle durch die Chartepartie eine unentgeldliche Verlängerung der Liegezeit, bei einer Behinderung der Löschung durch unvermeidliche Zufälle, verabredet war.

Das klägerische Schiff hatte dem Beklagten eine Ladung Steinkohlen von Sunderland gebracht. Die dort abgeschlossene Chartepartie enthielt über die Löschzeit folgende Bestimmung: One working day per Keel to be allowed the freighter (if the ship is not sooner dispatched) for the delivery of the cargo,

to commence when the ship is in a proper berth and ready to discharge, and, if the loading or unloading be delayed by floods, frosts, bad weather, accidents, or strikes of pitmen, such days are not to be considered as lying days. Als Ueberliegegeld waren 3 £ per Tag stipulirt. Am Donnerstag den 4. Juni 1857 begann die Löschzeit und würde nach der Größe der Ladung am Freitag den 12. Juni zu Ende gegangen sein. Fünf Tage verstrichen für die Löschung ganz unbenutzt, und erst am Montag den 15. Juni ward dieselbe beendet und klagte der Capitain daher auf 6 £ Ueberliegegeld.

Der B.klagte weigerte sich aus folgenden Gründen dieser Forderung nachzukommen: Mittwoch den 10. Juni hätten die neben dem Immanuel liegenden Schiffe auf dem Grund gesessen und den Zugang zu jenem versperrt. Deshalb müsse die Löschzeit, zufolge ausdrücklicher Bestimmung der Charteparti, um einen Tag, also bis Sonnabend den 13. Juni verlängert werden. An diesem letzteren Tage aber sei durch die eigene Schuld des klägerischen Capitains die Beendigung der Löschung verhindert worden. Denn er, der Beklagte, sei bereit gewesen, nach 6 Uhr Abends mit 8 von ihm selbst engagirten Leuten die Löschung zu Ende zu bringen, worauf der Capitain indessen nicht eingegangen sei. Mithin könne derselbe nicht allein kein Ueberliegegeld fordern, sondern müsse vielmehr die ihm, dem Beklagten, durch die Engagirung jener 8 Leute und deren Hinsendung nach dem Schiffe unnütz erwachsenen Kosten, welche Bco.✗ 43. 8 β betrügen und reconveniendo gefordert würden, ersetzen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 7. October 1857:

da nach Art. 8 der revidirten Seemanns-Ordnung vom Jahre 1854 die Dauer der täglichen Arbeitszeit auf den Schiffen im hiesigen Hafen 12 Stunden beträgt, welche gewöhnlich von Morgens 6 Uhr bis Abends 6 Uhr gerechnet werden,

da freilich nach ausdrücklicher Bestimmung desselben Gesetzes bei dringlichen Veranlassungen auch länger gearbeitet werden muß,

hieraus aber keineswegs gefolgert werden kann, daß Capitain Breckwoldt verpflichtet war, nachdem der Beklagte den größten Theil der zum Löschen bestimmten Zeit unbenutzt hatte vorübergehen lassen,

auf das Verlangen des Letzteren, das Schiff am Sonnabend den 13. Juni nach 6 Uhr Abends leer machen zu wollen, einzugehen,

indem dies, wenn auch vom Beklagten eigene Leute dazu angenommen waren, doch ohne Betheiligung der Schiffsmannschaft selbverständlich nicht geschehen konnte,

daß der Beklagte, unter Abweisung desselben mit seinen erhobenen Gegenansprüchen, schuldig sei, dem Kläger £ 6 Ueberliegegeld sammt Zinsen vom Klagetage innerhalb 3 mal 24 Stunden sub poena executionis zu bezahlen, in Betreff des dann noch fraglichen dritten Ueberliegetages aber der Beklagte den Beweis:

daß am Mittewochen den 10. Juni nicht gelöscht werden konnte, weil die neben dem Immanuel liegenden Schiffe auf dem Grund saßen,

dem Kläger Gegenbeweis vorbehältlich, innerhalb 8 Tage bei Verlust der Beweisführung anzutreten habe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts bestätigte dies Erkenntniß auf Imploration des Beklagten in restitutorio am 4. October 1858:

da Implorant nicht befugt war, vom Kläger Löschung seiner Kohlen in Stunden, welche die gewöhnliche Arbeits- und Geschäftszeit im hiesigen Hafen überschritten, zu verlangen und Implorant nicht behauptet, daß die fragliche Löschung während der gewöhnlichen Sommers-Arbeitszeit im hiesigen Hafen hätte beendet werden können.

349.

Julius Lomer & Uhde, als Correspondenten und mand. nom. **Manuel Fernandez Somellera** in London, rectius Dieselben in eigenem Namen, Kläger, gegen Capitain **Bradhering**, führend das Mecklenburger Schiff **Torquato Tasso**, modo Dr. **Knauth** mand. nom. Desselben, Beklagten.

Vergl. die Erkenntnisse in Nr. 326 und Nr. 330.

Julius Lomer & Uhde haben in eigenem Namen, aber für Rechnung von M. F. Somellera in London, am 21. und 25. Mai

1857, unter Vermittelung der Schiffsmakler Dirks & Seele, mit Capitain Bradhering, Führer des damals im Hamburgischen Hafen befindlichen Mecklenburger Schiffs Torquato Tasso, über die Charterung dieses Schiffs zu einer Reise von London und Bordeaux nach der Westküste Mexico's und von dort wieder zurück nach Europa verhandelt. Nach ihrer Behauptung wären diese Verhandlungen zum Abschluß gekommen und eine Gesammtfracht von 3000 £ verabredet worden, mit Vorbehalt der Genehmigung jenes Londoner Hauses, an welches deshalb sofort und auf umgehende Antwort telegraphirt werden sollte; unter dieser Bedingung habe Capitain Bradhering ihnen das Schiff in Händen gelassen, und im Falle der Genehmigung sich verpflichtet, sofort nach spätestens am 28. Mai beendigter Entlöschung sein Schiff zur Reise nach London in Ballast segelfertig zu machen. Lomer & Uhde telegraphirten demgemäß gleich am 25. Mai nach London an ihren Auftraggeber Somellera und erhielten am nämlichen Tage Abends von demselben eine genehmigende Antwort, welche am 26. Mai Morgens dem Makler Seele angezeigt und von Diesem per Telegraph dem Capitain Bradhering, welcher inzwischen nach Rostock gereist war, mitgetheilt ward. Capt. Bradhering aber schrieb am 26. Mai (Anlage 2) an Dirks & Seele, daß er von jener Fracht zu £ 3000, welche zu gering sei, Nichts wissen wolle, auch bedürfe sein Schiff einer Reparatur, welche wenigstens 8 Wochen dauern würde. Der Makler Dirks reiste nach Rostock, um denselben in persönlicher Besprechung umzustimmen, was indessen vergeblich war. Darauf erhoben Jul. Lomer & Uhde bei den Maklern Dirks & Seele als Vertretern des Capitain Bradhering am 30. Mai einen Protest gegen Diesen (Anlage 3), weil derselbe mit seinem Schiff noch im Hamburger Hafen liege, während dasselbe nach dem verabredeten Frachtcontract schon am 28. Mai segelfertig für die Reise nach London in Ballast sein sollte. Da es dem Auftraggeber der Kläger, Somellera, daran lag, seine Waaren möglichst rasch zu expediren, charterte er nunmehr ein anderes in London befindliches Schiff für die fragliche Reise zur Fracht von £ 3500 und klagten darauf Lomer & Uhde als Correspondenten und mand. nom. des Manuel Fernandez Somellera folgende Schadensrechnung gegen den Capitain Bradhering ein:

Differenz an Fracht zwischen der Hamburger und Londoner Charter	£ 500. — sh. — d.
Mehr ausgegebene Landfracht auf den englischen Theil der Ladung nach London gegen Liverpool	„ 200. — „ — „
Notariatskosten	„ 1. 17 „ 8 „
Commission für Abschluß der Charter £ 3000 2½ Procent	„ 75. — „ — „
Zusammen	£ 776. 17 sh. 8 d.

Als Anlage 1 producirten Lomer & Uhde eine Chartepartie über die nach ihrer Behauptung mit dem Capitain festgestellten Bedingungen des Frachtscontracts. Darin war im § 1 die oben angeführte Bestimmung über die sofort nach spätestens am 28. Mai beendigter Löschung vorzunehmende Versegelung nach London enthalten. Nach dem § 11 sollte es dem Correspondenten des Befrachters in Mexico freistehen, vom Capitain, nach dessen Ankunft an dem in Europa ihm angegebenen Bestimmungsplatz, zu fordern, daß derselbe nicht in diesen Hafen einliefe, sondern nach einem anderen Hafen an der dortigen Küste sich begäbe, oder eine Zeit lang vor der Küste umherkreuzte. Am Schluß war eine Clausel enthalten, welche die Charterer berechtigte, das Schiff gegen eine Erhöhung der Fracht um 1000 £ nach San Francisco in Californien zu beordern.

Capitain Bradhering stellte es in Abrede, daß die zwischen ihm und Lomer & Uhde stattgehabten Verhandlungen zu einem festen Abschluß geführt, und daß er denselben sein Schiff in Händen gelassen habe, ihm sei die angebotene Fracht von 3000 £ vielmehr von Anfang an zu gering gewesen. Auch enthalte die als Anlage 1 vorgelegte Chartepartie viele Punkte, über welche in jenen mündlichen Besprechungen am 21. und 25. Mai gar nichts vereinbart wäre, z. B. die Bestimmungen über die spätestens bis zum 28. Mai zu bewerkstelligende Segelfertigkeit für die Reise nach London, das Kreuzen an der Mexicanischen Küste, das Verbot Güter für eigene oder fremde Rechnung mitzunehmen, die Coursberechnung für den Frachtbetrag, die für Schiffs-Rechnung zu beschaffende Garnirung, eine eventuelle Versegelung nach Californien; auch seien über die Lade- und Löschzeit andere Fristen besprochen worden. Wäre aber

auch wirklich die Chartepartie fest abgeschlossen worden, so würde ihm, dem Capitain, seine Weigerung, dieselbe zu erfüllen, dennoch nicht präjudiciren können, wegen der erforderlichen sehr lange dauernden Reparatur, deren Nothwendigkeit er erst nach gänzlicher Entlöschung habe bemessen können. Es sei ferner unstatthaft, daß Lomer & Uhde, welche wenngleich für Rechnung von Somellera doch in eigenem Namen die Chartepartie abgeschlossen haben wollten, nunmehr als Correspondenten und Beauftragte des Somellera klagten. Auch könnten sie nicht mit dessen Schadensforderung ihre eigenen Provisionsansprüche zusammenwerfen und zugleich einklagen, und hätten überdies sie und deren Mandant sich dadurch präjudicirt, daß sie von dem ihrer Meinung nach perfect abgeschlossenen Contract abgesprungen wären und eine neue Chartepartie abgeschlossen hätten, während sie vielmehr jedenfalls den Capitain Bradhering vorher zur Erfüllung auffordern und demselben ihren Rücktritt vom Contract hätten androhen müssen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 7. October 1857:

da es zwar an und für sich nicht unzulässig ist, wenn die Kläger Julius Lomer & Uhde, welche das Schiff Torquato Tasso im Auftrag und für Rechnung von Somellera in London von dem Beklagten gechartert haben wollen, den aus der verweigerten Erfüllung dieses Contracts ihrem genannten Auftraggeber erwachsenen Schaden geltend zu machen versuchen, indem nämlich ihr Interesse an Erfüllung des Contracts insofern mit demjenigen ihres Auftraggebers zusammenfällt, als sie dem letzteren für die gehörige Ausrichtung des übernommenen Mandats verantwortlich sind,

vergl. Thöl Entscheidungsgründe des Oberappellationsgerichts S. 21;

Samml. von Erkenntnissen des Oberappellationsgerichts zu Lübeck in Hamb. Rechtssachen. Band II. S. 951,

da dies aber nicht dahin führen kann, daß der Beklagte sich im Proceß eine andere Partei, als diejenige, mit der er contrahirte, gefallen zu lassen hätte, weshalb die Kläger, welche, wenn auch für fremde Rechnung, doch im eigenen Namen mit dem Beklagten unterhandelt haben, auch nur im eigenen Namen klagen können,

da es indeß unbedenklich erscheint, die Sache durch Rectificirung des rubri ohne Weiteres in die richtige processualische Lage zu bringen, weil diese ganze Frage insofern mehr formeller Natur ist, als die Kläger doch nur unter der Voraussetzung, daß ihr Auftraggeber auf Geltendmachung seines Interesses besteht, zur Klage berechtigt sind, wie sie denn auch ohne Zweifel auf Verlangen des Beklagten diesen Umstand zu erweisen verpflichtet gewesen sein würden,

da — betreffend die für entgangene Provision berechneten £ 75 — diese Forderung im vorliegenden Fall schon deshalb als unzulässig sich darstellt, weil die fragliche Summe in der geltend gemachten Differenz von £ 500 bereits mit enthalten ist,

da die Einrede der unzulässigen Klagenhäufung sich hienach von selbst erledigt,

da ferner der Beklagte sich gegen die geltend gemachten Schadensansprüche auf die angeblich erforderlich gewesene Reparatur des Schiffes durchaus nicht berufen kann, indem aus seinem Schreiben vom 26. Mai dieses Jahres (Anlage 2) ganz klar hervorgeht, daß die Sachlage in dieser Beziehung ihm bereits bei dem angeblich am 25. Mai erfolgten Abschluß, nach welchem er Hamburg sofort verließ, völlig bekannt gewesen sein muß,

derselbe aber ohne Zweifel schadensersatzpflichtig sein würde, wenn er noch am 25. Mai die Verpflichtung übernommen haben sollte, sich sofort nach spätestens am 28. desselben Monats beendigter Entlöschung für die Reise nach London segelfertig zu machen, obgleich er wußte, daß sein Schiff vorher einer circa achtwöchentlichen Reparatur bedürfe,

da es endlich auch einer weiteren Aufforderung des Beklagten zur Erfüllung der Chartepartie, unter specieller Androhung des sonst auch klägerischerseits erfolgenden Rücktritts, nach dem am 30. Mai erhobenen Protest (Anlage 3) um so weniger bedurfte, als der Beklagte nicht zu behaupten vermag, daß er zu irgend einer Zeit zur Erfüllung bereit gewesen,

da es sich demnach für jetzt nur um Normirung des den Klägern obliegenden Beweises handelt, in dieser Beziehung aber davon auszugehen ist, daß bei ungestörtem Verlauf von Verhandlungen, wie hier in Frage stehen, der durch definitiven Abschluß nach Besprechung und Feststellung der wesentlichen Punkte im Allgemeinen

constatirte Consens der Parteien nicht wieder wirkungslos wird, falls etwa später bei schriftlicher Abfassung der Charterpartie Meinungsverschiedenheiten über einzelne nicht speciell besprochene, entweder untergeordnete oder trennbare, Punkte sich ergeben, daß vielmehr in solchem Fall beiden Parteien das Recht zusteht, auf Feststellung derartiger Punkte nach Usanz und billigem Ermessen zu bestehen, resp. von denselben zurückzutreten,

da in Anwendung dieser Grundsätze auf die hier fragliche Sachlage auch zur Begründung der angestellten Schadensklage der Beweis eines nach Erörterung aller wesentlichen Punkte wirklich erfolgten Abschlusses genügen muß, während der den Klägern ebenfalls nachzulassende Beweis in Betreff der übrigen bestrittenen Bestimmungen der Charterpartie Anlage 1 nur die Bedeutung haben kann, die letztere für die bei der eventuellen Justification der Schadenrechnung in quanto vorzunehmende Vergleichung derselben mit der in England geschlossenen Charterpartie mehr oder weniger vortheilhaft für die Kläger erscheinen zu lassen,

da nun von den einzelnen beklagtischerseits geleugneten Stipulationen der Anlage 1 als wesentliche Punkte nur die Zeit, zu welcher das Schiff disponibel sein sollte, sowie die Bestimmungen des § 11 wegen des Kreuzens an der Mexicanischen Küste betrachtet werden können, indem, unter der Voraussetzung eines auf diese und die übrigen unbestritten gebliebenen Stipulationen der Anlage 1 wirklich erfolgten Abschlusses, in Betreff der Strafe für verladene fremde Güter, der Coursansätze und des Garniers sehr leicht eine Verständigung, eventuell eine gerichtliche Entscheidung herbeizuführen gewesen wäre, wogegen es den Klägern freigestanden haben würde, von den 14 hiesigen Löschtagen und der Versegelung des Schiffes nach Californien eventuell zurückzutreten,

daß das rubrum wie obsteht zu rectificiren, die Kläger mit ihrer Provisionsforderung schon jetzt abzuweisen, dieselben auch — unter Verwerfung der sonstigen beklagtischen Einwendungen — schuldig seien, den Beweis zu führen:

daß der Beklagte am 25. Mai dieses Jahres das von ihm geführte Schiff Torquato Tasso ihnen (den Klägern) zu £ 3000 bis auf umgehends von London (wohin sie

sich sogleich zu telegraphiren verpflichteten) erhaltene Antwort an Händen gelassen habe,

daß derselbe sich auch damals mit den jetzt von ihm bestrittenen weiteren Bedingungen der Verfrachtung oder doch wenigstens mit den im § 1 und § 11 der Chartepartie, Anlage 1, enthaltenen Bestimmungen in Betreff des Antritts der Reise und des Kreuzens an der Mexicanischen Küste bereits einverstanden erklärt hatte.

350.

Brunckhorst & Dieckmann, Kläger, gegen F. Laeisz, Beklagten.

Brunckhorst & Dieckmann hatten bei F. Laeisz eine Partie Sagomehl versichert, welche mit Beschädigung in Hamburg ankam. Der Schaden wurde dem Assecuradeur zur Last gebracht, auch von ihm nach angestellter Klage sofort bezahlt. Die Kosten der Dispache waren in derselben zur Hälfte Brunckhorst & Dieckmann zur Last gelegt worden und verlangten dieselben, nach § 96 des Allgemeinen Plans, daß Laeisz dieselben zum vollen Betrage entrichte; sie forderten daher von ihm Ersatz der ihnen berechneten halben Dispachekosten mit Bco.℔ 4.

Laeisz wendete ein, daß der § 96 nicht ausdrücklich die gesammten Kosten der Dispachirung dem Assecuradeur, im Falle seiner Haftung, auferlege. Ueberdies habe von Alters her und auch nach Einführung des Allgemeinen Plans die Usanz bestanden, die Kosten der Dispachirung zwischen dem Assecuradeur und Versicherten gleich zu theilen. Auch sei bei dem am 23. Juni 1856 über die Dispachegebühren erlassenen Gesetz von einer Aenderung dieser Usanz keine Rede gewesen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 8. October 1857:

da der Allgemeine Plan — der hinsichtlich der vorliegenden Versicherung lex inter partes ist — im § 96 nicht bestimmt, daß die Dispachekosten der den Versicherer treffenden Havarie zur Hälfte dem Versicherten zur Last kommen sollen,

der Umstand aber, daß, ehe der Allgemeine Plan ins Leben

trat, stets in Hamburg die Dispachekosten zur Hälfte dem Versicherten belastet wurden, und daß, als das Dispache-Comptoir auch nachher noch bei diesem zwar alten, aber nicht gerade rationellen Gebrauch verblieb, die Betheiligten sich meistens solches ohne Weiteres gefallen ließen, keineswegs die Kläger behindern kann, ihr contractliches Recht auf vollen Ersatz geltend zu machen,

daß Beklagter die annoch in lite befindlichen Bco.𝔐 4 innerhalb 8 Tage den Klägern zu bezahlen schuldig.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration des Beklagten in restitutorio am 5. Juni 1858:

da die Interpretation des § 96 des Allgemeinen Plans, welche der Implorant geltend zu machen sucht, völlig unhaltbar ist,

eine usanzmäßige Abänderung des Allgemeinen Plans aber in dem Sinne, daß dieselbe gegen Jeden, welcher sich dem Plane unterwirft, ohne Weiteres Geltung beanspruchen könnte, bei der contractlichen Natur desselben von vornherein ausgeschlossen ist,

endlich auch das aus dem Rath- und Bürgerschluß vom 19. Juni 1856 entnommene Argument durchaus hinfällig erscheint, weil daselbst nur über die Höhe der zu zahlenden Gebühren verfügt, nicht aber die Frage behandelt wird, wer dieselben im einzelnen Falle zu bezahlen schuldig,

daß das Erkenntniß erster Kammer vom 8. October v. J. zu bestätigen sei.

351.

J. M. Precht nom. Capitain B. P. Beaumont, Dampfschiff Eagle, Kläger, gegen Strube & Niebuhr, Beklagte.

Erkenntniß der ersten Kammer des Handelsgerichts vom 12. October 1857:

da die Beklagten die libellirte Frachtforderung an sich concediren, auch bereits deren Betrag ad depositum judiciale gebracht wurde,

anlangend aber den aufgestellten Gegenanspruch, Capt. Beaumont, falls nicht wirklich eine Nothlöschung stattfand, allerdings dadurch, daß er die in Rede stehenden beiden ramponirt befundenen

Fässer aus der Lage nahm, ohne zuvor nach Maßgabe art. 9 der bestehenden Verordnung vom 27. März 1786 den Beklagten durch Anzeige Gelegenheit zu Untersuchung der Stauung und sonstigen geeigneten Maßregeln zu geben, sich verbindlich gemacht hat, das an der Waare befundene Manco, unerachtet der Connossements-Clausel „free of leakage", zu ersetzen, sofern er nicht etwa — wie durch Anlage 3 keineswegs schon geschehen — sich wegen des ramponirten Zustandes der Fässer zu exculpiren und überdies nachzuweisen vermag, daß oder wie weit doch das Manco schon, ehe die Fässer aus der Lage genommen wurden, vorhanden gewesen,

da andererseits, falls nachgewiesen wird, daß eine Nothlöschung stattfand, Capitain Beaumont durch die gedachte Connossements-Clausel bis auf Weiteres geschützt ist,

daß — beiden Parteien ratione quanti des beklagtischen Gegenanspruchs für jetzt competentia vorbehältlich — vorgängig Kläger entweder

1) den Nachweis, daß die Löschung der fraglichen beiden Fässer in Folge amtlicher Verfügung schleunigst habe geschehen müssen,

oder

2) den Nachweis,

daß die Ramponirung der Fässer durch damnum fatale herbeigeführt wurde,

und

daß oder wie weit doch das befundene Manco schon ehe die Fässer aus der Lage genommen, eingetreten gewesen,

zu erbringen schuldig; wogegen den Beklagten der Gegenbeweis und dem Beweise sub 1 gegenüber auch der Beweis,

daß oder wie weit doch das befundene Manco durch mangelhafte Stauung oder sonstwie dem Schiffer imputabel entstanden sei,

vorbehalten bleibt.

352.

Wm. Gibson, Kläger, gegen Franz Josef Stecher, General-Agent der k. k. privilegirten Nuova Societa Commerciale di Assicurazioni in Triest und Consorten, Beklagte.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 15. October 1857:

da, abgesehen von der Fracht für die abhanden gekommenen 72 Stücke Mahagoniholz, der in Rede stehende Frachtverlust nicht in unvermeidlicher Folge der Seeunfälle, welche der Commercial erlitt, sondern vielmehr deshalb eingetreten ist, weil von der Reparatur des Schiffes wegen deren — die Beklagten nicht concernirenden — Kostspieligkeit abgestanden wurde,

indem ja der Kläger nicht etwa behauptet, daß die Befrachter wegen der langen Zeit, welche die Reparatur erfordert hätte, nach betreffenden Gesetzen befugt gewesen, die fernere Erfüllung des Befrachtungscontracts zu verweigern, und daß dieselben von diesem Rechte Gebrauch machten,

da — anlangend sodann die replicarische Anführung, daß eventuell der statt einer Reparatur erfolgte Verkauf des Commercial als ein von den Beklagten zu vertretendes Versehen des Capitain Leonard erscheine — selbst wenn überall die Bestimmung des art. 1. tit. VII. der Assecuranz- und Haverey-Ordnung, welche den Versicherer für alle Schäden, der den Schiffen oder Gütern durch Versehen des Schiffers zugeht, verantwortlich macht, auch von einem Versehen der in Rede stehenden Art verstanden werden könnte, doch jedenfalls der Kläger, sofern er hierauf seinen Anspruch gründen wollte, seine Klage anders als geschehen hätte anbringen müssen,

daß Kläger mit seiner angestellten Klage abzuweisen, obwohl vorbehältlich seiner Gerechtsame wegen des Frachtbelaufs für die abhanden gekommenen 72 Stücke Mahagoniholz.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation des Klägers am 29. Januar 1858 bestätigt.

353.

H. J. Merck & Co., Kläger, gegen F. Laeisz, Beklagten.

W. Ruys J. D. Sohn in Rotterdam haben auf das Casco des Schiffes Henriette Maria, Capt. B. J. Bakker, für die Reise von Hongkong via Amoy nach Havana 4000 fl. versichert, und H. J. Merck & Co. für sie in Hamburg auf die nämliche Summe mit Bco.ℳ 4600 bei F. Laeisz nach den Bedingungen des Allgemeinen Plans eine Reassecuranz genommen. Das Schiff kehrte mit Havarie nach Hongkong zurück und mußte repariren. Nach der in Rotterdam aufgemachten Dispache belief sich der von W. Ruys J. D. Sohn zu ersetzende Beitrag des Schiffs zur Havarie grosse auf fl. 293. 20 c., welche von H. J. Merck & Co. gegen F. Laeisz mit Bco.ℳ 332. 11 ß eingeklagt wurden, wobei von Ersteren zugleich die Behauptung aufgestellt wurde, daß zur Beurtheilung der erhobenen Forderung nur das holländische Recht entscheidend sein könne, weil dieses für die erste Versicherung maßgebend wäre, und Laeisz als Reassecuradeur das ganze Risico dieser ersten Versicherung übernommen habe. — Laeisz verlangte, daß über die an ihn etwa bestehenden Reassecuranzansprüche in Hamburg eine Dispache aufgemacht, und daß dieselben nach dem Allgemeinen Plan beurtheilt würden. Denn nach dessen Bedingungen habe er die Reassecuranzpolice gezeichnet, und könnten daher die etwa abweichenden Grundsätze, welche für die erste Assecuranz in Geltung wären, gegen ihn nicht in Betracht kommen. Uebrigens räumte er ein, daß es ihm beim Abschluß der Reassecuranz nicht hätte zweifelhaft sein können, daß die erste Versicherung in Holland geschlossen wäre.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 19. October 1857:

da der Beklagte, wie derselbe nicht in Abrede stellt, bei Abschluß der vorliegenden Reassecuranz nicht darüber zweifelhaft sein konnte, daß es sich von der Rückversicherung einer in Holland geschlossenen Assecuranz handle, mithin von einer Assecuranz, deren Umfang präsumtiv durch das Holländische Recht bestimmt wurde,

der Beklagte aber hiernach, sofern er nicht in gleichem Umfange reassecuriren, also nicht den Risico des ersten Versicherers in der Art übernehmen wollte, daß die ganze Gefahr der ersten Assecuranz

der Gegenstand der Reassecuranz werde, solches ausdrücklich ausbedingen mußte,

nun zwar die vom Beklagten übernommene Reassecuranz ausdrücklich sich auf Seegefahr beschränkt, im Uebrigen aber die Police keinerlei Restriction, auf welche sich der Beklagte berufen könnte, enthält,

indem nämlich der Umstand, daß der Beklagte seiner Unterschrift die Worte: „nach den Bedingungen des revidirten Allgemeinen Plans“ hinzufügte, keineswegs als eine Beschränkung des Umfangs der Reassecuranz aufgefaßt, sondern diese Hinzufügung nur dahin verstanden werden kann, daß die Reassecuranz als solche nach Maßgabe des Allgem. Plans — also nach Maßgabe § 7 desselben — geschlossen, die Clausel „nur für Seegefahr“ nach § 39 zu interpretiren sei und auch sonstige etwaige nicht durch die Natur der Reassecuranz ausgeschlossene Bestimmungen des Allgem. Plans zur Anwendung kommen sollten,

da sonach der Beklagte, welcher nicht speciell anzugeben vermag, aus welchem Grunde der Reassecurirte die Bezahlung der nach der zu Rotterdam aufgemachten Dispache ihm zur Last gekommenen fl. 293. 20 c. dem in Betracht kommenden holländischen Rechte zufolge hätte verweigern können, selbst dann nicht berechtigt erscheinen würde, den Ersatz vorzuenthalten, wenn es sich auch nicht hier, wie doch der Fall, von einem geleisteten Havarie-grosse-Beitrag handelte,

daß nunmehr Beklagter die libellirten Bco. ℳ 332. 11 ß den Klägern zu bezahlen schuldig.

354.

J. P. Wizel, als Rheder des Schiffes Sophia Georgette, Kläger, gegen Wilhelm Reimers, Beklagten.

J. P. Wizel hatte sein Schiff Sophia Georgette an Wilhelm Reimers verfrachtet, laut Charteparti vom 20. Juni 1857, wonach das Schiff, nach glücklich beendeter Reise von Santos, dem Befrachter für eine Reise von Hamburg oder einem Hafen Englands nach allen von ihm zu wählenden Häfen und zurück nach

einem Hafen Großbrittanniens oder einem Hafen zwischen Havre und Hamburg, des Mittelländischen oder Adriatischen Meers, zur Monatsfracht von £ 185, unter Garantie einer Befrachtung für 12 Monate und Befugniß zur Befrachtung auf 2 Jahre, zur Verfügung stehen sollte. Nach Ankunft des Schiffes in Hamburg Ende Juli und Beschaffung der nöthigen Reparaturen, ward es am 18. August dem Reimers zur Disposition gestellt, von Diesem indessen, welcher den Frachtcontract nicht mehr als verbindlich anerkennen wollte, nicht acceptirt. Am 21. August ließ Wizel sein Schiff eine andere Reise antreten und forderte von Reimers nach art. 5. Stat. P. II. tit. 15. die halbe Fracht, nämlich die Fracht für 6 Monate, als Fautfracht mit £ 1110, da ihm in der Chartepartie wenigstens eine zwölfmonatliche Benutzung des Schiffs garantirt worden war.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 21. October 1857:

da das Schiff Sophia Georgette ausweise der Chartepartie, Anlage 1, nicht etwa für eine bestimmte Reise verchartert, sondern gegen Monatsfracht, welche für die ganze Dauer der Benutzung des Schiffes einschließlich der zum Laden und Löschen erforderlichen Zeit bezahlt werden sollte, dem Beklagten auf 24 Monate — von denen derselbe 12 Monate garantirt hat — zur völlig freien Verfügung gestellt ist,

da die Vorschrift des Stat. II. 15, 5. wegen Vergütung der halben Fracht als Fautfracht, obgleich dieselbe in der Praxis unter Umständen auch auf den Fall der Befrachtung ganzer Schiffe zu bestimmten Reisen bezogen wird, doch auf einen Frachtcontract, wie der hier in Rede stehende, schon deshalb keine Anwendung leidet, weil aus demselben eine bestimmt begrenzte Frist, nach deren Ablauf der Verfrachter nicht länger auf Ladung zu warten hat, sondern berechtigt ist, das Schiff anderweitig versegeln zu lassen und Fautfracht zu fordern, gar nicht entnommen werden kann, es vielmehr nach Inhalt desselben dem Beklagten freigestanden haben würde, gegen Vergütung der stipulirten Monatsfracht längere Zeit auf Ladung warten zu lassen,

da demnach der vorliegende Fall nach den allgemeinen Grundsätzen über Schadensersatz bei nicht erfülltem Contracte zu beurtheilen

sein würde, so daß der Kläger einerseits berechtigt war, bei der bestimmt ausgesprochenen Weigerung des Beklagten, die Charteparatie, Anl. 1, als verbindlich anzuerkennen, sofort anderweitig über das Schiff zu disponiren, andererseits aber auch nur den Schaden reclamiren kann, welchen er in Folge einer etwaigen minder vortheilhaften Verwendung seines Schiffes oder sonst auf irgend eine Weise erlitten,

da nun aber bis jetzt noch nichts darüber vorliegt, ob dem Kläger überall ein Schaden daraus erwachsen, daß die Charteparatie, Anl. 1, nicht zur Ausführung gekommen ist, es also auch für jetzt keiner Entscheidung darüber bedarf, ob der Beklagte nach Sachlage als an diese Charteparatie gebunden zu betrachten ist, oder nicht,

daß der Kläger mit seiner angestellten Klage angebrachtermaßen abzuweisen sei.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation beider Parteien, am 11. December 1857 bestätigt.

355.

Dr. H. Weber mand. nom. Capitain J. Remmington, vom Englischen Dampfschiff Prince, Kläger, gegen J. D. F. Rieck, Beklagten.

Capitain Remmington, Dampfschiff Prince, klagte gegen J. D. F. Rieck die Fracht für von Hull nach Hamburg gebrachte 268 Bündel Eisenblech mit Bco.℔ 167. 11 ß ein, wogegen Dieser einen Gegenanspruch von Bco.℔ 463. 1 ß erhob, weil 189 Bündel, in Folge eines während der Löschung im Hamburger Hafen in den Schiffsraum eingedrungenen Regens, beschädigt waren. — Capitain Remmington behauptete, es sei dieser Schaden ohne seine Schuld durch höhere und unabwendbare Gewalt verursacht worden, indem die Luken des Schiffs wegen der Löschung geöffnet gewesen wären und bei dem plötzlichen Ausbruch eines wolkenbruchähnlichen Unwetters nicht rasch genug hätten zugedeckt werden können. Ueberdies habe Rieck seinem angeblichen Schadensersatzanspruch durch einseitig und ungehörig vorgenommene Constatirung der Beschädigung präjudicirt. — Rieck entgegnete, der klägerische

Schiffer könne sich nicht auf ein damnum fatale berufen, denn der Platzregen in Hamburg sei kein Wolkenbruch und trete nicht so plötzlich ein, daß er nicht vorhergesehen werden könnte und es nicht möglich wäre, rechtzeitig dagegen Vorsorge zu treffen. Ebensowenig könne ihn, Rieck, ein Vorwurf hinsichtlich der Constatirung des Schadens treffen, vielmehr sei es die eigene Schuld des Capitain Remmington und seines Maklers Precht, wenn die Besichtigung und Taxirung des Schadens ohne deren Beisein vorgenommen sei. Am 7. Juli 1857 sei die Entlöschung vorgenommen, auch sofort wegen der Beschädigung protestirt, und sowohl der Makler Precht als der Capitain aufgefordert worden, einer durch den Makler W. Michaelsen vorzunehmenden Besichtigung beizuwohnen, was aber von Beiden abgelehnt wäre. Sonach hätte die Besichtigung am 9. Juli in deren Abwesenheit Statt gefunden, und am 11. Juli wäre vom Capitain der taxirte Schadensbetrag gefordert worden. Am 9. Juli habe er, Rieck, Precht vor das Handelsgericht citiren lassen, Dieser indessen, obwohl er nach wie vor die Geschäfte des Schiffs besorgte, die Vertretung des Capitains verweigert. Am 20. Juli habe er an das Handelsgericht Behufs Ernennung von Sachverständigen zur abermaligen Untersuchung der Waare supplicirt und sei an das Commercium verwiesen worden, welches eine zweite Besichtigung durch die Makler W. Michaelsen und Wehl verfügt habe. Mit dieser zweiten Untersuchung habe er bis zur Wiederkunft des Schiffes gewartet, es sei indessen der klägerische Capitain, obgleich dazu aufgefordert, auch hiebei nicht zugegen gewesen. Das Resultat dieser Untersuchung müsse der Capitain gegen sich gelten lassen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. October 1857:

da Capitain Remmington nicht in Abrede stellt, daß die fraglichen Eisenbleche ohne Seewasserbeschädigung hieselbst angekommen und erst im hiesigen Hafen, während sie sich noch im Raum des Schiffes befanden, durch Regen beschädigt sind,

da unter diesen Umständen demselben ein weiterer Beweis hinsichtlich der behaupteten höheren Gewalt gar nicht mehr nachgelassen werden kann, indem es die Pflicht des Klägers war, seine Dispositionen unter allen Umständen so zu treffen, daß die Waare, wenig-

stens so lange sie sich im Raume des Schiffes befand, gegen Regen geschützt war, oder doch nöthigenfalls geschützt werden konnte,

da endlich auch die Einrede der zu eigen gemachten Sache gänzlich zu verwerfen ist, indem der Beklagte zur Constatirung und Taxirung des Schadens Alles gethan hat, was bei der Unwillfährigkeit des Klägers und seines Maklers in seinen Kräften stand,

daß der Kläger für schadenspflichtig zu erklären und nunmehr schuldig sei, sich innerhalb 8 Tage und zwar sub poena contumaciæ auf die beigebrachte Schadensrechnung einzulassen.

356.

J. M. Precht nom. Capitain Beaumont, führend das Dampfschiff Eagle, Kläger, gegen R. Goldzieher, Beklagten.

Der Makler Goldzieher schloß im December 1856 mit dem Schiffsmakler J. M. Precht, als Vertreter des Dampfschiffs Eagle, Capitain Beaumont, einen Frachtcontract über den Transport von 45 Ballen Shoddy nach Hull ab. In den vom Schiffsmakler Precht unterzeichneten Connossementen war C. Heine als Ablader angegeben. Ein Exemplar dieser Connossemente sandte Precht selbst, nachdem er es unterzeichnet, in einem ihm von Goldzieher übergebenen offenen Brief an den Englischen Destinatair. Es gelangten indessen nur 22 Ballen an Bord des Eagle, die übrigen 23 wurden in das Dampfboot Osprey verladen. Diese 23 Ballen kamen in Folge einer dem letzteren Schiffe zugestoßenen Havarie beschädigt an, und mußte Capitain Beaumont vom Schiff Eagle dem Destinatair Sykes, auf Grund jenes von Precht demselben übersandten Connossements, den Schaden mit £ 46. 1 sh. 3 d. vergüten. Precht erhob nun wegen dieser Summe im Namen des Capitain Beaumont einen Regreßanspruch gegen Goldzieher. — Dieser wandte unter Anderem ein, daß er gar nicht in eigenem Namen, sondern als Vertreter von C. Heine den Frachtcontract abgeschlossen habe, wie sich auch daraus ergebe, daß dieser in den Connossementen als Ablader aufgeführt sei. Auch habe man auf klägerischer Seite den erlittenen Schaden selbst verschuldet, weil

Precht das ihm übergebene Schreiben an den Destinatair mit dem Connossement abgesandt habe, bevor er oder der Capitain sich von der wirklich erfolgten Verladung der 45 Ballen Shoddy in das Dampfschiff Eagle überzeugt hätten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 29. October 1857:

da der fragliche Schaden den Kläger oder seinen ihn vertretenden Schiffsmakler betroffen hat, weil Letzterer, wie unbestritten geschehen, das eine Exemplar der von ihm gezeichneten Connossemente unverändert mit dem ihm vom Beklagten offen überlieferten Schreiben an den Destinatair beförderte, ohne sich zuvor darüber vergewissert zu haben, daß wirklich sämmtliche 45 Ballen Shoddy an Bord des Eagle gelangten,

bei solcher Sachlage aber weder Capitain Beaumont noch sein Schiffsmakler wegen dieses erlittenen Schadens ohne Weiteres gegen den Beklagten Regreßanspruch geltend machen kann, und zwar selbst dann nicht, wenn auch wirklich der Beklagte, unerachtet das Connossement nicht ihn, sondern C. Heine als den Absender bezeichnet, persönlich zu ihnen in obligatorischen nexus getreten wäre,

die Klage aber nicht etwa auf die Behauptung einer insofern stattgehabten versio in rem gegründet wird, als unter allen Umständen die Havarie, von welcher die per Osprey verladenen 23 Ballen betroffen wurden, zu Lasten des Beklagten gekommen wäre, falls nicht der Kläger sich in die Lage versetzt hätte, daß der Destinatair gegen ihn begründeten Anspruch machen konnte,

daß Kläger mit seiner vorliegenden Klage abzuweisen.

357.

J. C. Godeffroy & Sohn als Rheder des Dampfschiffes Helgoland, Capitain Otten, Kläger, gegen H. C. Röver in Vertretung, rectius als Caventen der Rhederei des Dampfschiffes Gipsy Queen, Capitain Mac-Carthy, Beklagten.

Das Dampfschiff Helgoland, welches am 17. März 1857 das Barkschiff Nordamerika die Elbe hinunterbugsirte, stieß unterhalb Neumühlen bei Nebel mit dem die Elbe hinaufkommenden

Dampfschiffe Gipsy Queen zusammen, wodurch beide Schiffe beschädigt wurden. Zugleich wurde das Schiff Helgoland soweit zurückgeschoben, daß es auch mit der hinter ihm im Schlepptau befindlichen Bark Nordamerika zusammenstieß und sonach ebenfalls am Hinterschiff beschädigt wurde. Der gesammte, durch den Zusammenstoß mit der Gipsy Queen und Nordamerika verursachte, Schaden des Dampfschiffes Helgoland ward für Crt.℔ 18,527. 5 ß wieder hergestellt, und die Hälfte dieser Summe gegen H. C. Röver, als Vertreter der Gipsy Queen, eingeklagt.

Röver verweigerte die Vergütung irgend eines Theils des dem Helgoland widerfahrenen Schadens, verlangte vielmehr vollen Ersatz für den Schaden, welcher der Gipsy Queen durch den Zusammenstoß entstanden sei, weil der Führer des Helgoland die in der Bekanntmachung der Schifffahrts- und Hafen-Deputation vom 2. Januar 1841 enthaltene Vorschrift:

„wenn sich zwei Dampfschiffe auf der Elbe begegnen, so müssen beide rechts ausbiegen. Es hat demnach ein jedes derselben sein Steuerruder Backbords zu legen, damit sie sich einander stets auf Backbordsseite passiren",

nicht befolgt habe. Abgesehen davon müsse jedenfalls bei der Berechnung des Schadens von den Reparaturkosten ⅓ Alt für Neu abgezogen werden, und der Schaden, welchen das Schiff Helgoland durch den Zusammenstoß mit der Nordamerika erlitten, unberücksichtigt bleiben.

J. C. Godeffroy & Sohn bemerkten replicando unter Anderem, daß den obwaltenden Umständen nach jene Vorschrift nicht ausführbar gewesen sei, dieselbe übrigens auf gesetzliche Geltung nicht Anspruch machen könne, weil sie nur von der Schifffahrts- und Hafen-Deputation erlassen sei, und auch nicht einmal ein Präjudiz für den Fall des Zuwiderhandelns androhe.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 2. November 1857:

da Nichts vorliegt, was zu der Annahme berechtigen könnte, daß Capitain Otten in wirklicher Mißachtung der beregten, von der competenten Behörde erlassenen, Vorschrift, und nicht, wie in der Verklarung, sowie in dem Proteste angegeben, aus dem Grunde das Steuerruder, als ihm die Gipsy Queen in Sicht kam, nicht

nach Backbord halten ließ, weil er den obwaltenden Umständen nach diese Maßregel weder für geeignet, noch für ausführbar erachtete,

da sonach Theilung des beiderseitigen Schadens nach Maßgabe art. 1. tit. VIII. der Assecuranz- und Haverey-Ordnung einzutreten hat,

dem Beklagten jedoch darin beizupflichten ist, daß ihm gegenüber von Seiten des Schiffes Helgoland nur derjenige Schaden, den dasselbe im Zusammenstoß mit der Gipsy Queen — am Vorderschiffe — und nicht auch der Schaden, den es im Zusammenstoß mit dem in seinem Schlepptau befindlich gewesenen Barkschiffe Nordamerika — am Hinterschiffe — erlitt, in Betracht kommen kann,

auch allerdings Abrechnung von 1/3 wegen des Unterschiedes von Alt und Neu, soweit solche usanzmäßig geschieht, stattfinden muß,

daß die Parteien vorgängig behufs einer dem Obigen gemäß aufzumachenden Dispache an den Dispacheur zu verweisen.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß, auf Appellation beider Parteien, am 8. Januar 1858 bestätigt.

358.

Dr. Eckermann mand. nom. H. W. Lange & Co. in Altona, Kläger, gegen Hughes Stobart & Co., Beklagte.

Hughes Stobart & Co. schlossen mit H. W. Lange & Co. die Verabredung, daß Letztere mit ihren Dampfschiffen für sie eine Partie von ca. 200,000 ℔ trockene Rindshäute von Petersburg nach Kiel und von dort nach Hamburg zu einer Fracht von 13 ℳ Bco. per russische Last und 10 pCt. Caplaken nach Usanz befördern sollten. Es wurde jedoch in Petersburg nicht dies ganze Quantum verschifft und ein Theil der Waaren zu einer geringeren Connossementsfracht abgeladen. Die Connossemente wurden nämlich zur laufenden Fracht gezeichnet, welche für einige Partieen weniger betrug als jener verabredete Frachtsatz. Lange & Co. verlangten deshalb von Hughes Stobart & Co. für die eingenommene Ladung die Differenz zwischen der Connossementsfracht und jener verabredeten Fracht, und klagten dieselbe mit Bco. ℳ 1023. 5 β ein. — Hughes

Stobart & Co. verweigerten die Zahlung, weil in dem Umstande, daß Lange & Co. oder vielmehr deren Petersburger Vertreter die Connossemente zu der geringeren Fracht gezeichnet hätten, ein Verzicht auf die bedungene höhere Fracht liege.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 14. November 1857:

da die Beklagten sich ausweise der vorliegenden Correspondenz fest verpflichtet haben, circa 200,000 ℔ trockene Rindshäute von Petersburg auf hier mit den Dampfschiffen der Kläger zur Fracht von Bco. ℳ 39. zu verladen,

da ein Verzicht der Kläger auf diesen Frachtsatz daraus, daß in den Connossementen über die einzelnen verladenen Partieen die jedesmalige laufende Fracht verzeichnet ist, bei der vorliegenden festen Uebereinkunft nicht entnommen werden, dieser Umstand vielmehr nur dahin führen kann, daß nach Verladung des contrahirten Quantums durch eine nach Maßgabe des abgeschlossenen Contracts aufzunehmende Berechnung das der einen oder der anderen Partei zukommende Guthaben ermittelt werden muß,

da nun die Kläger ausweise der Anl. 9 in der That nur die auf die wirklich verladenen Häute ihnen zukommende Differenz fordern, dagegen wegen des gar nicht verschifften Theils der engagirten circa 200,000 ℔ keinen Anspruch erheben,

weshalb es auf die Frage gar nicht ankommt, ob die zur Geltendmachung eines solchen Fautfrachtanspruchs erforderlichen Voraussetzungen hier vorliegen,

daß die Beklagten schuldig seien, die libellirten Bco. ℳ 1023. 5 ß dem mand. nom. Kläger zu bezahlen.

359.

Joh. Berenberg Goßler & Co., Kläger, gegen C. W. A. Schernikau in Vollmacht der Düsseldorfer Allgemeinen Versicherungs-Gesellschaft, Beklagten.

Berenberg Goßler & Co. hatten bei der Düsseldorfer Allgemeinen Versicherungs-Gesellschaft auf die zu £ 300. taxirten Frachtgelder des Schiffes Ellen für eine Reise von Liverpool nach Twe-

lingate in Newfoundland mit Salz und Stückgut die Hälfte mit Bco.𝓂 2100. versichert. Das Schiff Ellen verließ Liverpool am 6. Mai 1857 mit einer Ladung Salz von 250 Tons, sowie mit 16¼ Tons Kohlen und 9 Dutzend Matten, und ward am 15. Mai von der Mannschaft in sinkendem Zustande verlassen. Berenberg Goßler & Co. verlangten nunmehr Ersatz eines Totalschadens mit Bco.𝓂 2100. — Schernikau weigerte sich, diesen Betrag zu bezahlen, und gründete diese Weigerung hauptsächlich auf den Umstand, daß nach der Police das Schiff mit Salz und Stückgut beladen sein solle, in Wirklichkeit aber die Ladung nur aus Salz bestanden habe, indem die beigeladenen Kohlen als Garnier gedient hätten. Mithin sei über die Ladung eine falsche Anzeige gemacht und dadurch die Assecuranz annullirt worden. Eventuell sei der Schadensberechnung, weil die versicherte Fracht für ausgeliefertes Gewicht stipulirt worden, das eingenommene Maaß nur mit Abzug dessen, was durch natürliches Schwinden verloren gehe und usanzmäßig zu 5 pCt. veranschlagt werde, zu Grunde zu legen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 16. November 1857:

da, wenn auch der Beklagte excipiendo erwähnte, daß in der Klage unrichtig behauptet werde, es habe die Schiffsmannschaft das Schiff in sinkendem Zustande verlassen, doch der wirklich erfolgte Untergang der Ellen vom Beklagten nicht bestritten wurde,

da durch die Anzeige in der Police, daß das Schiff mit Salz und Stückgütern beladen, dem Beklagten nicht garantirt war, daß ein irgend erheblicher Theil der Ladung aus Stückgütern bestand,

sonach der Umstand, daß laut Connossement außer den 250 Tons Salz kein anderes Gut, als die zu Garnier verwendeten 16¼ Tons Kohlen und 9 Dutzend Matten, verladen war, eine Ungültigkeit der Versicherung nicht bewirken kann,

da ferner, unerachtet die assecurirte Fracht nur für ausgeliefertes Gewicht stipulirt war, doch Nichts vorliegt, was veranlassen könnte, bei eingetretenem Totalverlust weniger als das eingenommene Gewicht in Rechnung zu bringen,

da jedoch die ganze in der Police auf £ 300. taxirte Fracht, von welcher die Hälfte versichert war, nur £ 262. 10 sh. betrug,

mithin die Kläger nur £ 131. 5 sh. oder Bco.ℳ 1837. 8 ß beanspruchen können,

daß Beklagter solche Bco.ℳ 1837. 8 ß den Klägern zu bezahlen schuldig.

Das Obergericht hat dies Erkenntniß auf Appellation des Beklagten und Imploration der Kläger am 1. Februar 1858 confirmirt.

360.

Capitain J. Fokkes vom Hamburgischen Schiff Jupiter, Kläger, gegen John R. Möller & Co., Beklagte.

John R. Möller & Co. hatten das Schiff Jupiter für eine Reise in Ballast nach Bombay und von da via Zanzibar nach Hamburg zurück gechartert. Sie hatten dem Capt. Fokkes, Führer des Schiffes Jupiter, in einem Briefe ihre Instructionen ertheilt und ihm darin zugleich folgende Zusicherung gegeben:

„Wenn Sie uns hier eine befriedigende Anzahl Bombay Tons ausliefern, so versprechen wir Ihnen eine entsprechende Gratification und zwar für inclusive broken Stowage ausgelieferte

365	Tons	und	darüber	25 £
360	„	„	„	22 „
355	„	„	„	19 „
350	„	„	„	15 „

welche letztere Gratification Ihnen unter allen Umständen werden soll, wenn Sie unsere Interessen auf der Reise zu unserer Zufriedenheit wahrnehmen."

Auf Grund dieser Zusage klagte Capt. Fokkes gegen J. R. Möller & Co. eine Gratification von £ 25 ein, indem er behauptete, daß die ausgelieferte Ladung nach den maßgebenden Bombay Rates jenen größten Betrag von 365 Tons erreicht habe. Die geringste Gratification von £ 15 müsse ihm aber jedenfalls gewährt werden, weil er nach seinem ganzen Verhalten einen begründeten Anspruch auf die Zufriedenheit von Möller & Co. habe, und deren individuelles Ermessen hiebei nicht entscheiden könne.

John R. Möller & Co. entgegneten, daß nur ca. 327 Tons ausgeliefert wären und daß sich der klägerische Capitain durchaus nicht zu ihrer Zufriedenheit benommen habe, Derselbe daher keine Gratification beanspruchen könne.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 16. November 1857:

da die Beklagten in Anl. 1 sich für den Fall, daß der Kläger ihnen eine Ladung von 365, 360, 355 oder 350 Bombay Tons ausliefern würde, ohne Weiteres verpflichteten, demselben eine Gratification von respective £ 25, £ 22, £ 19 oder £ 15 zukommen zu lassen, und sie nur die Gewährung einer Gratification — zu letzterwähntem Betrage — auch wenn der Kläger weniger als 350 Tons ausliefere, von ihrer subjectiven Zufriedenheit mit der klägerischen Wahrnehmung ihrer Interessen abhängig gemacht haben, so daß also dem Kläger, wenn derselbe in Wirklichkeit, wie die Beklagten angeben, nur circa 327 Tons, oder doch weniger als 350 Tons ausgeliefert hätte, allerdings ein klagbarer Anspruch nicht zustehen würde,

da aber der Kläger den Beklagten sofort über das ausgelieferte Quantum Bombay Tons, soweit solches von Relevanz, Eid deferirt,

daß Beklagte über den ihnen deferirten, dahin zu formalisirenden Eid,

daß, ihrer gewissenhaften Ueberzeugung nach, ihnen vom Kläger ex Jupiter weniger als 365 und selbst weniger als 350 Bombay Tons nach Maßgabe der geltenden Bombay Rates ausgeliefert worden,

innerhalb 8 Tage — sofern sie nicht etwa vorgängig zum Versuche einer Gewissensvertretung bereit sein möchten — aut acceptando aut referendo sub poena recusati sich zu erklären schuldig.

361.

Dr. Antoine Feill mand. nom. H. Rehber in Glückstadt, Kläger, gegen Capitain Stormey vom Englischen Schiffe Misletoe, modo R. M. Sloman jun., mand. nom. desselben, Beklagten.

Capitain Stormey vom Schiffe Misletoe hatte seine Ladung nach Glückstadt für Ch. de Vos in Itzehoe gebracht, welchem nach dem Frachtcontract eine Adreß-Commission von 2 pCt. zukam. In Glückstadt wurden die Geschäfte seines Schiffs von H. Rehber besorgt, welcher dem Capitain eine Rechnung von Crt.ℳ 857. 6 β ausstellte und dieselbe von ihm unterzeichnen ließ. Nach Hamburg gekommen, bezahlte der Capitain nur Crt.ℳ 645 und klagte Rehber gegen ihn den Rest von Crt.ℳ 212. 6 β, welche für Courtage und Provision berechnet waren, ein. — Der Beklagte suchte seine Weigerung, diesen Betrag zu zahlen, durch die Behauptung zu rechtfertigen, daß sich Rehber ihm gegenüber fälschlich als Agent von Ch. de Vos ausgegeben habe. Wäre dies nicht geschehen, würde er sich an Ch. de Vos gewendet haben, welcher dann für seine Adreß-Commission von 2 pCt. alle ihm, dem Schiffer, geleisteten Dienste hätte besorgen lassen müssen. Er würde also in Folge jenes falschen Vorgebens von Seiten des Rehber doppelte Kosten haben, wenn er den eingeklagten Betrag bezahlen müßte. — Rehber stellte es in Abrede, daß er sich als Agent von Ch. de Vos ausgegeben habe. Uebrigens sei diese Behauptung auch ganz irrelevant, da in der Adreß-Commission eine Vergütung für die von Rehber geleisteten Dienste, wofür die eingeklagten Crt.ℳ 212. 6 β valedirten, keineswegs enthalten sei.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 16. November 1857:

da der Beklagte unbestritten eine mit der Anlage 1 übereinstimmende Rechnung unterschriftlich als richtig anerkannt hat,

auf seine Behauptung aber, daß sich der Kläger ihm fälschlich als Agent von Ch. de Vos vorgestellt habe, um so weniger einzugehen ist, als von ihm Nichts vorgebracht wird, woraus entnommen werden könnte, daß ihm die in Rede stehende Courtage

und Provision nicht würde zur Last gekommen sein, wenn der Kläger in Wirklichkeit Agent von Ch. de Vos war,

daß Beklagter dem mand. nom. Kläger die annoch restirenden Crt.$ 212. 6 ß zu bezahlen habe.

362.

H. M. Gehrckens, J. C. Glüenstein's Nachfolger, Schiffsmakler, nomine Capitain J. H. Wettern, Kläger, gegen Ad. Brandt, Beklagten.

Turnbull Salvesen & Co. schlossen in Leith am 13. August 1857 mit J. H. Wettern, Capitain des Schiffs Livinus, eine Chartepartie ab, nach welcher dies Schiff eine volle Ladung Steinkohlen von „about 160 tons" von Burntisland nach Hamburg bringen sollte. Die Fracht war in derselben auf: „nine shillings sterl. per ton of 20 Cwt. in full with one Guinea gratuity to the master" festgesetzt. Nach dem vom Capitain gezeichneten Connossement, welches die Clausel „Gewicht und Maaß unbekannt" nicht enthielt, betrug das eingenommene Quantum 159 tons. Der Frachtsatz war in demselben nicht angegeben, es enthielt dafür die Bestimmung „freight and other conditions as per charterparty".

Nach Ankunft des Schiffs in Hamburg verlangte Capitain Wettern vom Empfänger Ad. Brandt Fracht für 168²/₃ tons, weil seiner Behauptung nach so viel ausgeliefert wäre und bei Steinkohlenladungen die Fracht immer nach dem ausgelieferten Gewicht zu berechnen sei, daher auch die Chartepartie von „about 160 tons" rede. Die in derselben bei Bestimmung des Frachtsatzes stehenden Worte „in full" deuteten nur an, daß blos Fracht, nicht auch Primage gezahlt werden solle und ständen der Fracht-Berechnung nach ausgeliefertem Gewicht nicht entgegen.

Ad. Brandt zahlte nur Fracht für 159 tons, weil dies Quantum sich im Connossement angegeben fand, und weigerte sich, für weitere 9²/₃ tons Fracht zu entrichten.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 28. November 1857:

da durch die vorliegenden Documente ein größerer Frachtanspruch

als für die laut Connossement eingenommenen 159 tons nicht begründet erscheint,

daß der Kläger mit seiner Klage, soweit dieselbe auf Bezahlung von Fracht für weitere 9²/₃ tons gerichtet ist, abzuweisen.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration des Klägers am 21. October 1858 in restitutorio:

da für die Frachtberechnung hier nur das im Connossement angegebene Quantum maßgebend ist,

daß das Erkenntniß der zweiten Kammer vom 28. November v. J. zu confirmiren.

363.

C. W. & M. C. Möller, Schiffsmakler, nomine Capitain J. H. Hollander, Schiff Johannes, Kläger, gegen Bernheim & Co., Beklagte.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 3. December 1857:

da es sich hier nicht um einen Schaden handelt, wie im art. 15 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 verstanden wurde, sondern von dem Manco zweier Säcke des im Connossement verzeichneten Frachtguts,

daß den Beklagten für die nicht gelieferten 2 Säcke der fraglichen Waare Ersatz nach dem hiesigen Börsenpreis, wie solcher um die Zeit der Ankunft des Schiffes Johannes gewesen, zuzusprechen.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte auf Imploration der Kläger am 26. Mai 1858 in restitutorio:

da kein innerer Grund vorliegt, die Schadenspflichtigkeit des Schiffers nach anderen Grundsätzen zu beurtheilen, wenn es sich um den Ersatz eines bei beschädigt befundener Fustage oder Emballage sich herausstellenden Manco's an der darin enthaltenen Waare, als wenn es sich, wie im vorliegenden Fall, um den Ersatz von zwei zu wenig gelieferten Säcken der verladenen Waare handelt,

der art. 15 der Verordnung vom 27. März 1786 aber sehr wohl von beiden Arten des Schadens verstanden werden kann, wie derselbe denn auch im Geschäftsleben in Fällen der vorliegenden Art bisher unbedenklich zur Anwendung gebracht ist,

daß das Erkenntniß erster Kammer vom 3. December v. J. aufzuheben und der Implorant zu verurtheilen sei, den Imploraten für die fehlenden zwei Säcke der fraglichen Waare Ersatz nach Facturawerth (wobei selbstverständlich eine Fracht für die nicht gelieferten 2 Säcke nicht zu bezahlen ist) zu leisten.

Der Kläger wollte die zu wenig gelieferten zwei Säcke in Gemäßheit jenes oben citirten art 15 nach dem Facturawerth vergüten, und erklärte sich damit einverstanden, daß der so berechnete Schadensersatz von der eingeklagten Fracht in Abzug gebracht werde. — Die Beklagten dagegen verlangten Ersatz nach dem Börsenpreis; jener art. 15 passe nicht auf einen Fall, in welchem einzelne Colli's oder Stücke der Ladung gar nicht geliefert würden, sonst könnte der Schiffer in die Lage kommen, zu lucriren, indem er bei gesteigerten Preisen die Ladungsgüter zu dem höheren Börsenpreise für seine Rechnung veräußern und dem Empfänger nur den niedrigeren Facturawerth erstatten würde.

364.

Dirks & Seele, Schiffsmakler, nomine Capitain P. O. Trotel vom Französischen Dampfschiffe Sephora, Kläger, gegen E. Grimm, Beklagten.

Vergl. in Nr. 338 ein früheres Erkenntniß.

Am 24. Juli 1857 verluden Oldekop Mareihac & Co. in Bordeaux mit dem, der Compagnie d'armements maritimes gehörenden, Dampfschiff Gironde 27 Packet Bänder und 400 Packet Weiden, laut Connossement via Havre en transbordement pour Hambourg an die Adresse des E. Grimm in Hamburg. Die Umladung in Havre ward von B. Fleury, dem Agenten jener Rhederei-Gesellschaft, in das Schiff Sephora, Capt. Trotel, besorgt, welches aber nicht direct, sondern über Rotterdam nach Hamburg

ging. Deshalb ward zu Havre in das die Waaren begleitende Connossement hineingesetzt: „escale à Rotterdam", wie auch die Worte: „embarquées par un temps de pluie", weil die Waaren bei Regenwetter in das Schiff Sephora verladen wurden. In Rotterdam ward das Schiff wegen einer Differenz mit der Douane mehrere Tage aufgehalten und kam am 22. August in Hamburg an, 15 Tage nach der Abfahrt von Havre, 10—11 Tage später, als wenn es von diesem Platz direct nach Hamburg gegangen wäre. Hier ergab sich an den Waaren eine große Beschädigung, wegen welcher Grimm den Capitain Trotel in Anspruch nahm, indem er dieselbe einer mangelhaft geschehenen Stauung, dem Umstande, daß zu Havre die Einladung in die Sephora bei Regenwetter erfolgte, und der Deviation über Rotterdam zuschrieb. — Capitain Trotel behauptete, daß die Stauung in guter Ordnung vorgenommen sei, und berief sich ferner auf jene in Havre auf das Connossement geschriebenen Zusätze, welche nicht von ihm oder seinem Agenten herrührten, sondern von dem Agenten, welcher die Umladung besorgt habe.

Die zweite Kammer des Handelsgerichts erkannte am 5. December 1857:

da der Capt. Trotel, nachdem er die fragliche Waare in Havre mit einem Connossement übernommen hat, welches von Bordeaux nach Havre „en transbordement pour Hambourg" und an die Ordre eines hiesigen Empfängers lautet, in welchem überdies die ganze Fracht für die Reise von Bordeaux nach Hamburg verzeichnet ist, auch den ganzen Inhalt dieses Connossements gegen sich gelten lassen muß,

da nun der Ausdruck „en transbordement pour Hambourg" ersichtlich nur zu einer directen Verladung der Waare von Havre auf hier berechtigte, der Kläger also für den durch das stattgehabte Anlaufen von Rotterdam an der Waare verursachten Schaden dem Beklagten als Empfänger verhaftet ist, wenn er sich auch durch die auf seinem Connossements-Exemplar befindliche Bemerkung „escale à Rotterdam", die von dem zu Havre befindlichen Agenten des Dampfschiffs la Gironde herzurühren scheint, den Regreß gegen den Letzteren oder die von demselben vertretene Compagnie gesichert haben mag,

da ferner aus der beigebrachten Verklarung sich ergiebt, daß von den zur Reise von Havre auf hier verwandten 15 Tagen 10 bis 11 Tage auf den durch das Anlaufen von Rotterdam verursachten Aufenthalt kommen, hienach aber und auf Grund der vorliegenden Atteste, Anlagen F, G und H, die an der fraglichen Waare befundene, klägerischerseits an und für sich nicht bestrittene, Beschädigung, den vorliegenden Umständen nach, unbedenklich der unverhältnißmäßigen Verzögerung der Reise in Verbindung mit dem ebenfalls von dem Kläger zu vertretenden, ungehörigen Umstand zuzuschreiben ist, daß die Waare, wie aus Anlage 1 hervorgeht, in Havre bei Regenwetter verladen wurde,

da endlich, — soviel die Größe des dem Beklagten zu ersetzenden Schadens betrifft — bei dem Mangel sonstiger speciellen Angaben, das vom Beklagten producirte und in dieser Beziehung klägerischerseits eventuell anerkannte Attest der Aelterleute des Amts der Böttcher, Kiemer und Küper (Anlage F) als maßgebend zu betrachten ist, nach welchem circa ein Dritttheil der Weiden sich in beschädigtem Zustand befunden,

daß der Kläger in dieser Maße für schadenspflichtig zu erklären und der Beklagte nunmehr schuldig sei, eine demgemäß aufgemachte Schadensrechnung beizubringen.

365.

Dr. Eckermann mand. nom. H. W. Lange & Co. in Altona, Kläger, gegen Frese & Witte, Beklagte.

H. W. Lange & Co. in Altona, Eigenthümer des zwischen St. Petersburg und Kiel fahrenden Dampfschiffes Orient, hatten mit Frese & Witte die Uebereinkunft getroffen, in diesem Schiffe 50 Last Roggen à 59 ℔ per Last nach Kiel zu verschiffen, und war ihnen von Frese & Witte ein Auslieferungsschein übergeben worden, gegen welchen sie die 50 Last in St. Petersburg einnahmen. Da das Schiff früher in Kiel eintraf, als die über Land gesandten Connossemente, so wandten sie sich an Frese & Witte, um zu erfahren, wem der Roggen ausgeliefert werden solle und erhielten von diesen einen Schein, welcher ihnen J. C. Klein in Kiel als Den-

jenigen bezeichnete, der die Waare empfangen werde. Klein empfing dieselbe auch, weigerte sich aber, die Fracht zu zahlen, da die Waare schlecht geliefert sei, und Lange & Co. klagten nun gegen Frese & Witte auf deren Bezahlung mit Bco.℔ 2100. — Frese & Witte schützten die Einrede des unrechten Beklagten vor, weil nicht sie, sondern Klein, an welchen auch die an Ordre gestellten Connossemente gingen, der Empfänger der Ladung wäre. Lange & Co. könnten sich daher nur an Diesen wegen ihrer Frachtforderung halten. Der Auslieferungsschein, den sie auf Klein ausgestellt und Lange & Co. angenommen hätten, sei dem Transport oder Indossament des Connossements gleich zu achten.

Die erste Kammer des Handelsgerichts erkannte am 17. December 1857:

da Kläger, nachdem sie das fragliche Frachtgut an J. C. Klein in Kiel, ohne sich von demselben die Fracht bezahlen zu lassen, auslieferten, nur an Diesen, nicht aber an die Beklagten wegen solcher Fracht sich halten können,

daß mand. nom. Kläger auf Grund der opponirten Einrede der unrechten Beklagten mit seiner Klage abzuweisen.

Einige Bestimmungen der Hamburgischen Gesetze und des Allgemeinen Plans Hamburgischer Seeversicherungen.

(Vergl.: Erstes Heft dieser Sammlung Seite 195-204)

1. Das Hamburgische Stadtrecht von 1603.

Pars II. Tit. 5. Art. 7.

Wenn einer dem andern zu Erkauffung eines Hauses, Schiffs, oder andern Guts, Geld darleihet, mit dem Bedinge, daß ihm solch erkauftes Gut für sein dargeliehen Geld zum Unterpfande stehen solle; derselbe Darleiher hat auf demselben Gute vor allen anderen Gläubigern den Vorgang, obgleich denselben zuvor einige Verpfändung geschehen wäre: iedoch daß die Verpfändung, welche in dem Stadt-Buche verzeichnet, wie obgedacht, allewege, sowol in diesem als anderen Fällen, den Vorgang habe.

Pars II. Tit. 14. Art. 3. 11.

Art. 3. So iemandes Schiff bräche, oder durchgesegelt würde; bedünket den Kauffleuten, dem Steuermanne, und dem meisten Theile des Volckes, daß man es allda machen mögte; So soll der Schiffer das Schiff allda repariren und bessern lassen, und bringen den Kauffleuten ihr Gut, dahin er ihnen das gelobet hat zu führen, sofern ihn Gott vor Unglück behütet. Wäre es aber, daß man das Schiff nicht wieder machen mögte; soll der Schiffer dem Kauffmanne sein Gut ferner bey anderen Schiffern an den beschiedenen Ort, auf seine Unkosten, und auf des Kauffmanns Zollen und Ebentheur, verschaffen, und dagegen seine volle Fracht haben. Kann aber der Schiffer keines anderen Schiffes mächtig seyn, oder daß sonsten ehehafte Verhinderung, Wetters oder Windes halben, einfiele; alsdann soll der Schiffer das Gut in sichere Verwahrung, auf des Kauffmanns Unkosten und Gefahr, auflegen, und allda, pro rata des Weges, die Fracht haben.

Art. 11. Wann ein Schiffer Güter eingenommen und zugeladen hat, und alsdann unvermuthliche Arrestirung der Obrigkeit des Landes, oder der

Stadt, auch Krieges-Empörung, See-Räuberey, oder auch Eises-Noth einfiele, und er also nicht könnte oder mögte segeln; so mag der Schiffer die Güter, mit des Kauffmanns Willen, auf seine (des Kauffmanns) Unkosten, wol löschen und auflegen, und hernacher, bey guter Zeit, wieder einnehmen, und seine Reise vollenden. Wäre aber iemand unter den Kauffleuten, der seine Güter nicht wiederum wollte einschiffen; der soll, dem Schiffer die halbe Fracht zu geben, schuldig seyn.

Pars II. Tit. 17. Art. 2.

Zerbricht ein Schiff, und werden Güter geborgen; davon soll der Schiffer Fracht haben, pro rata des Weges: oder es soll in des Kauffmanns Gefallen stehen, das Gut für die Fracht liegen zu lassen. Was aber nicht geborgen wird, davon ist der Kauffmann Fracht zu geben nicht schuldig.

2. Der Stadt Hamburg Assecuranz- und Haverey-Ordnung von 1731.

Tit. IV. Art. 7. 12. 13.

Art. 7. Unter See-Risico wird aller Risico, so nur zu bedenken ist, auch Türken-Gefahr, verstanden. Wann aber in Kriegs-Zeit für See-Risico allein die Versicherung geschiebet, so soll die Clausul: frey von aller christlichen Potentaten Beschwerden, Confiscation und Unkosten, der Police inseriret, oder, da es nicht geschehen, solche allemal darunter verstanden werden.

Art. 12. Ein jeder kann sich zu aller Zeit, wann und wie es ihm gefällig ist, versichern lassen. Er ist aber gehalten, seine von dem Schiffe habende Nachricht dem Assecuradeur getreulich zu eröffnen, und in der Police anzuzeigen, ob und wie lange das Schiff von dem Orte, wo es seine Ladung eingenommen, bereits abgegangen, oder ob noch daselbst, oder an welchem Orte sonst es liege. Geschiebet in der Police keine Erwähnung davon, so wird es so genommen, daß zufolge der jüngsten Nachricht und Wissenschaft, die der Assecurirte zur Zeit der Versicherung davon gehabt und erhalten, oder wenigstens haben können, das Schiff noch würklich an dem Orte der Ladung gelegen.

Wäre aber das Schiff der Zeit bereits abgegangen, oder schon über die gewöhnliche Zeit unterweges, und derjenige, der versichern läßt, hätte darum gewußt, und solches nicht angezeiget: so ist die Assecuranz von keinen Würden, der Assecuradeur aber die volle Prämie zu behalten befugt.

Art. 13. Wann einer, der die Versicherung thun läßt, die Wissenschaft und Nachricht, welche er von seinem Correspondenten hat, sie möge beschaffen seyn wie sie wolle, und eintreffen oder nicht, aufrichtig und redlich in der Police angezeiget; so hat die Versicherung ihre Richtigkeit, und sind die Assecuradeurs in allen Fällen daran verbunden, in Entstehung dessen aber zu nichts gehalten.

Tit. V. Art. 9. 16.

Art. 9. Ist ein Schiff, zur Zeit, da die Assecuranz geschiehet, bereits vergangen oder verloren, und kann der Assecurirte allenfalls eydlich erhärten, daß er von dem Schaden und Verlust des Schiffes, zu der Zeit, da er die Versicherung thun lassen, oder solche zu thun befohlen, nichts gewußt; so hat die Assecuranz, wann sie eher geschlossen worden, als der Assecurirte Nachricht von dem Schaden erhalten, oder falls derselbe außerhalb Landes sich befindet, ehe solche Nachricht von ihm hieher geschrieben und allhier kund werden können, an beiden Seiten ihre Richtigkeit, und müssen die Assecuradeurs den Schaden, ihrer Verpflichtung gemäß, bezahlen.

Art. 16. Wann ein Schiff, worauf eine Assecuranz geschehen, aus triftigen, Art. 11. Tit. 14. P. 2. des Stadt-Buchs gemeldeten, Ursachen, die vorgehabte Reise gänzlich einzustellen oder zu verändern genöthiget wird, oder die versicherten Güter nicht in das Schiff geladen werden und mit abgehen können; so ist die Assecuranz erloschen, und die Prämie, gegen Einbehaltung des gewöhnlichen ½ pro Cent, zu ristorniren.

Tit. VII. Art. 1.

Aller Schade, der den Schiffen oder Gütern, durch des Schiffers, Steuer-Leute und Schiffs-Volks Schuld, Versehen, Versäumniß und Mißhandlung, es sey auf was Weise es wolle, wiederfähret, bleibet zu der Assecurirenden Lasten, und muß von denenselben gut gethan werden.

Es wird ihnen aber der Regreß, gestalten Umständen nach, an den Schiffer, die Steuer-Leute und das Schiffs-Volk billig vorbehalten.

Tit. XI. Art. 5. 6.

Art. 5. Waaren, die leicht verderblich sind, mag ein Assecurirter nicht abandoniren.

Wären aber dieselben, wann z. E. ein Schiff strandete, oder aufgebracht und angehalten worden, vorhero schon verdorben, oder würden nachgehends so schlecht, daß sie der Mühe und Kosten, solche weiter aufzuheben, nicht werth wären; so soll der Assecurirte seinen Assecuradeurn Nachricht davon geben, und ihre Meynung darüber vernehmen, mithin sich nach dem richten, wessen sie sich unter einander vergleichen werden.

Art. 6. Könnten die Assecuradeurs mit den Assecurirten sich hierüber nicht vereinigen, so stehet diesen frey, von kündigen Leuten ein beeydigtes Attestatum oder Zeugniß aufzunehmen, wie dieselben die verdorbenen Güter beschaffen finden. Und wann alsdann daraus erhellet, daß nichts gesundes geborgen, oder daß dasjenige, so noch salviret worden, der Mühe des Trucknens, wieder Aufmachens und Transportirens nicht werth sey; so kann der Assecurirte entweder die Güter verkaufen, und was er sodann Schaden leidet, von den Assecuradeurs ihm ersetzen lassen, oder auch, ohne auf den Verkauf zu warten, die Bezahlung des vollen Schadens, gegen Anweisung und Cedirung der verdorbenen Waaren, von ihnen fodern.

Tit. XXI. Art. 7.

Zu der großen oder extraordinairen Havarey, sonst auch Commune und Avaria-Grossa genannt, werden gerechnet überhaupt alle ausserordentliche zu Rett- und Erhaltung Schiffs und Guts angewandte Unkosten, und in solchen Fällen entstandener Schade, welche über Schiff, Gut und Frachten vertheilet werden, und die der Assecuradeur, wann sie, nach Abzug der Provision des Dispacheurs, über drey pro Cent sich belaufen, bezahlen muß.

3. Der Stadt Hamburg neue Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786.

Art. 10. 11.

Art. 10. Bey Wein, Branntewein, Oel, Essig, und andern flüchtigen Waaren wird das Gefäß für gut und wohl conditionirt angesehen, wenn es bis auf eine gute Handbreit voll ist; fehlt mehr daran, so steht es in des Kaufmanns Willkühr, ob er es empfangen, oder für die Fracht am Bord stehen lassen wolle. — — — — — — — — — — Bey Löschung in Nothfällen cessiren sowohl diese als die in dem vorigen Artikel enthaltenen Verfügungen.

Art. 11. Wenn der Leichter-Schiffer seine Quitung oder Manifest wegen des Empfangs der Waaren an den Schiffer gegeben, so tritt er dadurch in die Verbindlichkeit des Schiffers, und muß solche gut und wohl conditionirt an den Everführer abliefern, und in Ermangelung dessen für alles, was daran fehlen sollte, haften. — — — — — — — — —

4. Revidirte Hamburgische Seemannsordnung vom 2. August 1854.

Art. 25.

Wird ein Schiff im Auslande wegen Seeuntüchtigkeit condemnirt, oder wird es genommen und für gute Prise erklärt, oder wird es an Fortsetzung seiner Reise durch höhere Gewalt gänzlich gehindert, oder verunglückt es, so bleibt für die Gage, welche die Mannschaft bis zu dem Hafen verdient hat, in welchem das Schiff zuletzt Ladung eingenommen oder gelöscht hatte (wobei Nothhäfen nicht mitgerechnet werden), der Rheder verhaftet; dagegen hat sich die Mannschaft für die Gage von der Zeit an, da das Schiff zuletzt Ladung eingenommen oder gelöscht hat (wobei ebenfalls Nothhäfen nicht mitgerechnet werden), sowie für freie Rückbeförderung oder Abstandsgelder in Gemäßheit des Artikels 24, lediglich an das Schiff oder dessen gerettete Theile oder an den Erlös daraus, sowie an die Fracht für etwa gerettete Güter zu halten, und dieserhalb keinen weiteren Anspruch an den Capitain und den Rheder, das Schiff und die Fracht mögen versichert gewesen sein oder nicht.

In den betreffenden Fällen dieser Art steht übrigens nicht der Mannschaft, sondern dem Capitain die Wahl zwischen Bezahlung eines Abstands-

geldes oder freier Rückbeförderung zu. Auch erlischt die Berechtigung der Mannschaft auf das eine, wie auf das andere, wenn der Capitain mit Billigung des Hamburgischen Consuls am Platze der Mannschaft entsprechende Engagements auf einem nach Hamburg oder einem anderen norddeutschen, dänischen, holländischen, belgischen oder großbritannischen Hafen zurückkehrenden Schiffe nachweiset und die Annahme derselben verweigert wird.

5. Verordnung vom 22. December 1854 wegen nicht fernerer Erhebung der Abgabe von 1/2 pro Cent des Verkaufswerthes aller in öffentlicher Auction verkauften Waaren u. s. w. und wegen eines vierten Theils der Auctions-Courtage; sowie wegen Aufhebung des § 15 und Abänderung der §§ 17 und 22 der Revidirten Makler-Ordnung vom 15. Decbr. 1824 und einiger Ansätze der Courtage-Taxe.

§ 3.

Der bisherige § 22 der Makler-Ordnung erhält folgende Fassung:

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Der zur Haltung einer Auction vom Verkäufer angesetzte Makler hat, außer der etwa durch ihn verdienten Ankaufs-Courtage, Anspruch auf eine Vergütung von ¼ pro Cent vom Werthe der verkauften Waaren; sind zur Haltung einer Auction mehrere Makler angesetzt, so haben sie sich in gleichen Raten in den Betrag dieser Auctions-Vergütung zu theilen.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Für Taxirung und etwanige Attestirung bei beschädigten Waaren erhalten die damit beauftragten Makler zusammen eine Vergütung zum Betrage der Hälfte der Ankaufs-Courtage-Taxe von dem Werthe der beschädigt befundenen und als solche taxirten Waaren. — — — — — — —

6. Allgemeiner Plan Hamburgischer See-Versicherungen. Ausgaben von 1847 und 1853.

(Die Ausgabe von 1853 ist 1857 und 1860 unverändert von Neuem abgedruckt worden. Diejenigen Paragraphen, bei welchen keine der zwei Ausgaben angeführt ist, sind in denselben gleichlautend.)

§ 2.

(Assecuranz und Haverey-Ordnung. Hamburg 1731. Tit. II. Art. 3.)

Wer bey einem Schiffe oder Ladung weder directe noch indirecte Antheil hat, kann auch darauf keine Versicherung thun lassen, es wäre denn, dass er von einem dabey Interessirten dazu Ordre erhalten hätte.

§ 3.

Wer durch seinen kaufmännischen Geschäftsgang sich dazu veranlaßt sieht, kann für dritte Rechnung auch ohne Auftrag Versicherung nehmen, jedoch muß dieser Umstand, daß die Versicherung ohne Auftrag dazu genommen sei, in der Police angezeigt werden.

§ 7.

Der Versicherer kann die von ihm übernommene Versicherung reassecuriren lassen, jedoch ist er verpflichtet, das Datum der von ihm übernommenen Versicherung anzugeben und alle ihm von seinem Versicherten beim Abschluß der Versicherung mitgetheilten, so wie ihm seitdem vom versicherten Gegenstande anderweitig bekannt gewordenen wesentlichen Nachrichten getreulich anzuzeigen, und muß ausdrücklich bemerkt werden, daß diese Versicherung eine Reassecuranz sei; widrigenfalls ist solche Versicherung ungültig und die Prämie verfallen.

§ 16.

Außer den in den folgenden Paragraphen angegebenen speciellen Anzeigen sind erforderliche allgemeine Anzeigen:

1) Gegenstand der Versicherung;
2) Name des Schiffes;
3) Name des Schiffers;
4) Respective Abladungs- und Abgangsort;
5) Bestimmungsort.

Eine wissentlich unrichtige Angabe einer der obigen Anzeigen annullirt die Versicherung und die Prämie ist verfallen.

§ 20.

Fassung von 1847.

Wenn bei einer Versicherung auf Frachtgelder nicht angezeigt ist, daß sie nur auf einen Theil der Fracht, oder auf die Nettofracht gelten soll, so wird angenommen, daß die ganze Bruttofracht gemeint sei. — Wenn bei Versicherung der dem Schmelzen unterworfenen Güter nicht angezeigt ist, ob die Fracht für das eingenommene oder das ausgelieferte Maaß bedungen sei, so wird stets das Letztere angenommen. Wenn die Fracht für mehr als eine Reise versichert wird, so muß diese, falls die Verfrachtung nicht en rouge geschehen, für jede Reise separat angegeben und im Schadensfalle nachgewiesen werden. Bei einer Verfrachtung en rouge wird, falls nicht ein anderes in der Police bemerkt worden, die Ausfracht für ein Drittheil, die Rückfracht für zwei Drittheile der ganzen Fracht angenommen. Kommen mehrere Frachten in Betracht und ist deren Separat-Belauf nicht nachzuweisen, so wird derselbe durch Sachverständige nach Billigkeit regulirt.

Fassung von 1853.

Diese Fassung unterscheidet sich von der früheren dadurch, daß Seite 423 Zeile 10 von unten statt: „dem Schmelzen unterworfenen" gesetzt ist: „Fracht für dem Schmelzen unterworfene", und in derselben Zeile statt: „die Fracht" gesetzt ist: „dieselbe".

§ 28.

Es wird angenommen, falls in der Police nicht ein anderes erwähnt wird, daß der Auftrag oder die Benachrichtigung vom Abgangsorte mit der letzten Post direct od.r mit jüngster Schiffsgelegenheit von dort hierher gekommen, und daß das Schiff am Tage der Ordre-Ertheilung noch im Abgangshafen gelegen habe.

§ 34.

Der Versicherer, welchem nicht angezeigt ist, daß die Güter in Leichterfahrzeugen dem Schiffe auf eine am Abladungsorte ungewöhnliche Weise nachgebracht werden sollen, ist für den an diesen Gütern dadurch entstehenden Schaden oder Verlust nicht verantwortlich, falls der Versicherte von diesem Umstande Kenntniß gehabt hat.

§ 38. Fassung von 1853.

Ist nichts anderes in der Police ausdrücklich bestimmt worden, so gilt die Versicherung

gegen alle Gefahr.

(A.- u. H.-O. Tit. V. Art. 1.)

Der Assecuradeur trägt allen Risico und Gefahr, Schaden und Verlust, welcher den Schiffen und Gütern auf eine oder die andere Weise, es sey durch Sturm, Ungewitter, Schiffbruch, Uebersegelung, Strandung, Werfung, Brand, Nehm- und Plünderungen, feindliche Anhaltung fremder Puissancen, Kriegs-Declarationen und Repressalien, Misshandlung und Versehen oder Versäumniss des Schiffers und seines Volkes, zustossen kann; und überhaupt alle andere bedachte und unbedachte Zufälle, in so ferne nicht dieselben besonders in dieser Ordnung „oder in diesem allgemeinen Plane" eingeschränkt und ausgenommen, oder in den Policen ein anderes ausdrücklich verglichen worden.

Aller Schaden, entstanden durch Schuld, Versäumniß oder Versehen des Versicherten oder des Eigners ist nicht zur Last des Versicherers und hat Letzterer bei der Güter-Versicherung auch nicht für Schuld, Versäumniß oder Versehen des Abladers, Empfängers oder Cargadeurs aufzukommen.

§ 39. Fassung von 1853.

Gilt die Versicherung

nur für Seegefahr,

so trägt der Versicherer alle Gefahr der See, Reviere und Häfen, einschliesslich Feuer und Seeraub, bis zum Ende der versicherten Reise oder bis zur Condemnation des versicherten Gegenstandes, ist aber frei von Confiscation kriegführender Mächte, Nehmung und Plünderung durch Kriegsschiffe oder Kaper, von den aus der Anhaltung, Blokade oder Zurückweisung von blokirten Häfen, und aus freiwilligem Abwarten der Kriegsgefahr wegen in Häfen oder Revieren entstandenen Kosten, namentlich auch frei von dem durch solche Abhaltung von Beendigung der Reise bewirkten Verderb oder Verminderung der Güter, den Kosten und der Gefahr ihrer Entlöschung, Lagerung und den Kosten der Weiterbeförderung, so wie auch bei Frachtversicherungen frei vom Ersatze der Frachtverkürzung. Dafern die Abhaltung länger als zwei Monate dauert, ist der Versicherer frei vom Ersatze aller Beschädigungen, Bruch, Leccage oder sonstigen Mangels, es sei denn, daß ein Strandungsfall vorkomme oder in Bezug auf nasse Waaren, daß das Schiff gestoßen habe.

§ 41.

Fassung von 1847.

Ist die Versicherung genommen „für behaltene Ankunft"

a) auf das Casco oder die Fracht,

so ist der Versicherer nur dann zur Zahlung verbunden, wenn das Schiff gänzlich verunglückt, wenn es in Havarie unter ordnungsmäßiger Besichtigung zur Reparatur gänzlich unfähig befunden, oder wenn es für gute Prise erklärt wird. Dagegen ist der Versicherer von aller Verbindlichkeit frei, wenn das Abbringen des Schiffes willkührlich unterbleibt, wenn die Reparatur unterlassen wird, auch dann, wenn die Taxation des Schadens den Werth des Schiffes übersteigt, oder die Reparatur solchen Werth würde überstiegen haben;

b) auf Waaren, imaginairen Gewinn, Provision oder Courtage,

so ist der Versicherer nur dann verantwortlich, wenn die Waaren wegen Seeschäden den Bestimmungsort nicht erreichen oder für gute Prise erklärt werden.

Der Versicherer ist bei dieser Versicherung frei von jeder Havarie grosse und particuliere, und allen Anhaltungskosten, nicht aber den Reclame-Kosten. Der Risico endet, so wie das Schiff im Bestimmungshafen am gebräuchlichen oder gehörigen Platze den Anker hat fallen lassen.

Fassung von 1853.

Diese Fassung unterscheidet sich von der früheren dadurch, daß in der vierten Zeile zwischen: „wenn es" und „in Havarie" eingeschoben ist: „auf seiner Reise", in der siebenten Zeile statt: „wenn" gesetzt ist: „oder", und in derselben Zeile zwischen: „unterlassen wird," und „auch" eingeschoben ist: „und zwar".

§ 42.

Ist die Versicherung

gegen Total-Verlust,

so ist der Versicherer nur dann zur Zahlung des Schadens verbunden, wenn solcher 98 pCt. übersteigt.

§ 47. Fassung von 1853.

Der Versicherte auf Casco oder Fracht übernimmt gegen den Versicherer die Verpflichtung, daß das Schiff seefähig sei, d. h. daß es dicht, hecht, wohl calfatert, mit allem Nöthigen in seiner Ausrüstung versehen sei, um die vorhabende Reise antreten und mit Sicherheit Güter über See bringen zu können. Zeigt sich nach Abschluß der Versicherung und bevor das Schiff in See geht ein Umstand, der obigen Bestimmungen widerspricht, so ist der Versicherte verpflichtet, die desfallsige Reparatur auf seine Kosten vorzunehmen.

§ 49. Fassung von 1853.

Wird bei einer nach mehreren Orten genommenen Versicherung die in der Police angegebene Reihefolge nicht beobachtet, so gilt der außerhalb solcher Reihefolge mit Wissen und Willen des Versicherten angegangene Platz als der endliche Bestimmungsort, und endet daher allda der Risico des Versicherers und die Prämie ist verdient.

§ 62.

(A.- u. H.-O. Tit. VII. Art. 1. s. oben Seite 420.)

§ 81.

Wenn ein Schiff, worauf Versicherung genommen, aus den im Art. 11 Tit. 14. P. II. Stat. angegebenen Ursachen, mit Ausnahme der Eisesnoth, die vorgehabte Reise gänzlich einzustellen genöthigt wird, so ist die Versicherung zu ristorniren, wenn der Versicherer keine Gefahr gelaufen, gegenfalls aber ist für die gelaufene Gefahr die verhältnißmäßige Prämie nach Billigkeit zu reguliren.

§ 86.

Fassung von 1847.

Die Havarie grosse ist am Bestimmungsort des Schiffes, wo die gänzliche Entlöschung desselben geschieht, oder an dem Platze, wo die Dispachirung für solchen Ort üblich ist, von den durch Gesetz oder Usanz dazu autorisirten Personen aufzumachen. Sollte es dort nicht füglich geschehen können, so ist die Dispache hier aufzumachen. Im Fall, daß das Schiff auf seiner Reise strandet oder in einen Hafen einläuft, und nach §§ 54—57 seine Reise nicht fortsetzen und beendigen kann, und Schiff und Ladung getrennt werden, so gilt dieser Ort rücksichtlich der Aufmachung der Dispache als Bestimmungsort.

Falls Vergütung für beschädigte Waaren, welche hier „frei von Beschädigung ausgenommen im Strandungsfall" versichert sind, in Havarie grosse aufgenommen ist, und ein Strandungsfall nicht vorliegt, so ist der Versicherer jener Waaren nicht verpflichtet, die in Havarie grosse aufgenommene Vergütung auf die von ihm selbst versicherten Waaren zu bezahlen.

Fassung von 1853.

In dieser Fassung fehlt der zweite Absatz.

§ 87.

Fassung von 1847.

Die vorstehendermaßen aufgemachte Havarie grosse muß der Versicherer anerkennen, und ersetzt derselbe dem Versicherten den ihm in der Dispache auferlegten und von ihm zu bezahlenden Beitrag zur Havarie grosse:

auf Güter, wenn diese vom Werthe nach Landesgesetz oder Usanz beigetragen haben und die Havarie grosse über drei Procente von dem in der Dispache formirten Capital beträgt; — — — — — — —

Fassung von 1853.

Den zufolge vorstehendermaaßen aufgemachter Dispache den Versicherten treffenden Beitrag zur Havarie grosse ersetzt der Versicherer, sofern nicht etwa sich aus besonderen Bedingungen der Police Anderes ergiebt:

auf Güter, wenn die Havarie grosse über 3 pCt. von dem in der Dispache formirten Capital beträgt; falls aber Vergütung für beschädigte Waaren, welche hier „frei von Beschädigung ausgenommen im Strandungsfall' versichert sind, in Havarie grosse aufgenommen ist, und ein Strandungsfall nicht vorliegt, so ist der Versicherer jener Waaren nicht verpflichtet, die in Havarie grosse aufgenommene Vergütung auf die von ihm selbst versicherten Waaren zu bezahlen; — — — — — — —

(Vergl. wegen des Schlußabsatzes: Erstes Heft. S. 202. 203.)

§ 89.

Die Berechnung, Dispache, der Havarie particuliere über jeglichen Gegenstand kann nur vom hiesigen Dispacheur regulirt und aufgemacht werden.

§ 90.

Um vom Versicherer Ersatz für Havarie particuliere fordern zu können, muß die wirkliche Beschädigung des versicherten Gegenstandes ohne Hinzufügung irgend welcher Kosten, auch nicht derer der Dispache, sich höher als drei Procent belaufen, und zwar:

bei Gütern — — — — — — —

§ 96.

Fassung von 1847.

Wenn bei Löschung eines Schiffes ein Theil der Ladung oder auch Alles beschädigt befunden wird, so muß das als beschädigt Angegebene von beeidigten Sachverständigen untersucht werden, und haben diese insbesondere darauf zu achten, ob die Beschädigung wirklich von Seewasser und auf der letzten Reise entstanden sei.

Das Beschädigte muß vom Unbeschädigten getrennt werden, das heißt, es müssen nicht nur die einzelnen Colli, sondern auch in dem Inhalt eines jeden Collo die einzelnen beschädigten Stücke von den unbeschädigten getrennt werden, jedoch nur bei solchen Waaren, bei welchen diese Trennung thunlich und üblich ist. Das Beschädigte muß fördersamst in öffentlicher Auction verkauft werden.

Beim Verkaufe am Bestimmungsorte sind solche Güter alsbald vor der Auction durch Sachverständige zu taxiren, und zwar ist dabei zu Grunde zu legen der Markt- (Börsen-) Preis, inclusive Zoll, den diese Güter, wenn sie unbeschädigt gewesen wären, gegolten hätten.

Falls die Waare im Entrepot oder in Bond verkauft wird, oder am Verkaufsorte auch ein Marktpreis exclusive Zoll üblich ist, so wird die Feststellung des Preises ohne Zoll gemacht, vorausgesetzt, daß nicht etwa die Waare ausdrücklich verzollt verkauft ist.

Es wird alsdann der Brutto-Auctions-Betrag von dem wie vorstehend taxirten Werth abgezogen und der Schaden über die Taxen der Police regulirt, sind aber die Taxen der Police höher, nur vom taxirten Werthe am Bestimmungsorte berechnet, und der Schaden nach den Bedingungen dieses allgemeinen Plans, nebst den Verkaufs-, Besichtigungs- und Dispache-Kosten vom Versicherer bezahlt.

Bei der Besichtigung und Taxirung der beschädigten Güter am Bestimmungsorte, bleibt die Courtage oder Provision des den Versicherten vertretenden Maklers oder Sachverständigen zu Lasten des Versicherten.

Wenn aber die beschädigten Güter anderswo als am Bestimmungsorte verkauft werden, so wird der Brutto-Auctions-Ertrag nach Abzug der Verkaufskosten, Fracht, wie solche nach Landesgesetz hat bezahlt werden müssen, und Zoll — (die übrigen Kosten der Rettung, Lagerung u. s. w. gehören in Havarie grosse) — von den Taxen der Police, oder in Ermangelung derselben von der Werthbestimmung nach § 11, abgezogen, und solcher Schaden nach den Bedingungen dieses allgemeinen Plans nebst den Besichtigungs- und Dispachekosten vom Versicherer bezahlt.

Fassung von 1853.

In dieser Fassung ist am Schluß des zweiten Absatzes noch folgende Bestimmung beigefügt:

„Nur bei specieller Genehmigung des Versicherers ist die Taxirung des Schadens hinreichend."

§ 102.

Fassung von 1847.

Wenn ein Schiff Havarie oder Beschädigung erlitten hat, so ist der Schaden am Schiffe durch obrigkeitlich angeordnete Sachverständige zu untersuchen und zu taxiren. Es ist bei der Besichtigung und Taxation besonders darauf zu achten, daß nur der auf der letzten Reise entstandene wirkliche Schaden

am Schiffe taxirt, und nicht etwa in dieser Taxe mit in Anschlag gebracht werde, was eine Folge von Alter, Fäulniß im Holz oder Wurmfraß, oder einer vor Antritt der letzten Reise erlittenen Beschädigung oder fehlerhaften Bauart des Schiffes ist, vielmehr daß dieses letztere Alles getrennt taxirt und im Taxations-Document separat aufgeführt werde.

Ist das Schiff in einen Nothhafen eingelaufen, so muß die Reparatur, nachdem obige Besichtigung und Taxation geschehen ist, fördersamst vorgenommen und so schleunig als möglich ist beendet, und die geschehene Wiederherstellung der besichtigten und taxirten Schäden durch die Rechnungen nachgewiesen werden. Der Versicherer ersetzt den Schaden nach der Taxe oder, falls die Rechnungen geringere Reparatur-Kosten nachweisen, nach den bezahlten Rechnungen. — Ist aber das Schiff am Bestimmungsorte angekommen, so bleibt es dem Eigner überlassen, die Reparatur, wenn er es für gut findet, vorzunehmen. Der Schaden-Berechnung wird die Taxe zu Grunde gelegt, jedoch sind die Kosten der benöthigten Gelder nicht zur Verantwortlichkeit des Versicherers.

Ist die Versicherung auf Zeit oder mehrere Reisen (§ 53) genommen, so muß die geschehene Reparatur durch die bezahlten Rechnungen nachgewiesen und demgemäß, wenn solche geringer als die Taxen sind, darnach der Schaden berechnet werden.

Von der sonach taxirten und erwiesenen Beschädigung am Schiffe wird in der Schadens-Berechnung der dritte Theil für den Unterschied zwischen alt und neu abgezogen (mit Ausnahme bei Ankern, wofür nichts abgezogen, und bei Ankerketten, wofür nur ein Sechstel abgezogen wird), es sei denn, daß das Schiff ganz neu sei und die erste Reise mache; jedoch wird die Reise von dem in der Nähe gelegenen Erbauungsplatze nach dem Ausrüstungs- oder Abgangshafen nicht mitgerechnet. Wenn beides, Rumpf und Inventarium, oder ein oder das andere ganz neu ist, findet von dem ganz neuen kein Abzug statt. Auch wenn das Schiff zwar nicht seine erste Reise macht, aber doch einzelne Theile des Inventariums ganz neu sind, und dabei beschädigt werden, so findet hiervon kein Abzug statt.

Fassung von 1853.

Diese Fassung enthält folgende Aenderungen: Seite 428 in der letzten Zeile fehlt das Wort „nur" zwischen „daß" und „der auf der letzten u. s. w." Seite 429 in der ersten Zeile ist zwischen „am Schiffe" und „taxirt" eingeschoben worden: „für sich allein". In der vierten Zeile von oben ist zwischen „letztere Alles" und „getrennt taxirt" eingeschoben worden: „(welches niemals zur Last des Versicherers kommen darf)". Der Schluß des vierten Absatzes lautet nach: „Ausrüstungs- oder Abgangshafen nicht mitgerechnet." folgendermaßen: „Auch wenn das Schiff zwar nicht seine erste Reise macht, aber doch einzelne Theile des Rumpfes oder des Inventariums erwiesen ganz neu die erste Reise machen, so findet bei diesen Theilen, falls sie beschädigt werden, kein Abzug statt."

§ 103.

Fassung von 1847.

Schaden an Schiff oder Gut durch Feuer wird ersetzt, wenn solcher nach § 90 über drei Procent beträgt. Bei partiellem Schaden am Schiffe findet der Abzug „alt für neu" (§ 102) statt.

Fassung von 1853.

In dieser Fassung heißt es im zweiten Satz nach „Schaden am Schiffe" folgendermaßen: „kommen hinsichtlich des Abzuges „alt für neu" die Bestimmungen des § 102 in Anwendung."

§ 105.

Bei der Versicherung auf die Fracht eines Schiffes ist der Versicherte berechtigt, das zu fordern, was der Empfänger der Ladung berechtigt ist wegen Seeschäden zu kürzen. Der Versicherte erhält nur das ersetzt, was er bei glücklicher Ankunft des Schiffes, durch Connossement oder Manifest erwiesen, erhalten haben würde (s. § 11). Ist der also berechnete Werth höher als die versicherte Summe, so wird die Havarie vom Versicherer pro rata der gezeichneten Summe bezahlt. Ist keine Fracht in den Schiffspapieren bestimmt und ist auch sonst über den angenommenen Belauf der Fracht eine besondere Uebereinkunft nicht getroffen worden, so wird die Fracht angenommen, welche zur Zeit der Abladung am Abladungsorte für ähnliche Reisen und Waaren üblich war; in streitigen Fällen entscheiden Sachverständige über den Frachtansatz.

§ 107.

Werden die Güter, worauf Commission (Provision) oder Courtage versichert ist, beschädigt am Bestimmungsorte geliefert, so bezahlt der Versicherer derselben eben so viele Procente von der versicherten Summe als er für die Güter, falls er solche unter gleichen Bedingungen versichert hätte, zu vergüten haben würde. Falls aber die Güter, wegen solcher Seeschäden, wofür der Versicherer der Provision oder Courtage nach den Bedingungen seiner Police verantwortlich ist, den Bestimmungsort nicht erreichen können, so ist die versicherte Commission oder Courtage als Totalschaden vom Versicherer zu bezahlen.

§ 119.

Sind leicht verderbliche Güter in einem Schiffe geladen, welches gestrandet oder aufgebracht und angehalten worden, schon verdorben, oder würden nachgehends so schlecht, daß sie die Kosten einer längeren Erhaltung und Weiterversendung nicht werth wären, und wird dieses durch Besichtigungs-Documente beeidigter oder verordneter Sachverständigen erwiesen, so wie auch dargethan, daß dieser Schaden überall zur Verantwortlichkeit des Versicherers sei, und der Versicherte könnte sich mit seinem Versicherer nicht einigen über den sofortigen Verkauf und Ersatz des erlittenen Schadens, so steht dem Versicherten frei, die

Bezahlung des vollen Schadens gegen Anweisung und Cedirung der verdorbenen Waaren zu fordern.

Nur wie vorstehend oder nach § 60 können Waaren aus dem Grunde, daß solche leicht verderblich sind, dem Versicherer abandonnirt werden.

§ 120.

Wenn ein Schiff von dem Tage an, da es in See gegangen ist, die wie nachfolgend bestimmte Zeit ausbleibt, und überall keine Nachricht von der Fahrt desselben gekommen ist, so kann es als verschollen angesehen, und als ein solches vom Versicherten erklärt und dem Versicherer angedient werden. (§ 128.) — — — — — — — — — — — — —

§ 121.

(A.- u. H.-O. Tit. XI. Art. 4.)

In andern Fällen stehet dem Assecurirten nicht frey, ein versichertes Schiff oder Gut zu abandoniren, sondern es soll derselbe, jedoch auf der Assecuradeurs Gefahr und Kosten, allen Schaden abzuwenden, das Schiff und Gut zu conserviren, und dessen Bestes zu befördern nach Möglichkeit sich angelegen sein lassen.

Es darf jedoch der Versicherte für seine Mühwaltung eine Provision nicht berechnen.

§ 132.

Der Versicherer ist berechtigt, die Beibringung des Ordrebriefes zu verlangen.

§ 136.

Zwei Monate nach geschehener Andienung, § 128, ist der Versicherer verpflichtet, den Schaden zum Vollen zu bezahlen, jedoch daß der Schaden vorher mit allen nöthigen Documenten und Belegen erwiesen worden. — — — — — — — — — — — —

Alphabetisches Sachregister
zum ersten und zweiten Heft.

(Die nicht eingeklammerten Zahlen zeigen die Nummer des betreffenden Erkenntnisses an. Die eingeklammerten Zahlen verweisen auf die Seiten der systematischen Register, die arabischen beziehen sich auf das systematische Register des ersten Hefts und die römischen auf das systematische Register des zweiten Hefts.)

Abandon. In welchen Fällen ist ein Abandon des versicherten Gegenstandes statthaft, insbesondere nach § 119 des Allg. Plans und Tit. XI. art. 5. der Hamburgischen Assecuranz- und Haverey-Ordnung? 107 (32). 149. Voraussetzungen eines Abandons des versicherten Schiffs. 37. 103. 115 (32). Abandon der versicherten Güter unzulässig, wenn dieselben am Bestimmungsort ankommen. 218. Französisches Recht über den Abandon. 133.

Abgang und Abgangsort des Schiffs, auf welches Versicherung genommen ist. Anzeige des beim Abschluß der Assecuranz bereits erfolgten Abgangs des Schiffs. Entscheidung einiger hierauf bezüglichen Fragen. 53. 191 (XC und XCI). 194 (XC). In wie fern sind, anlangend den Abgangsort des Schiffes, in assecuranzrechtlicher Beziehung die Nebenplätze eines größeren Orts mit unter der Namens-Bezeichnung des Hauptorts begriffen? Bedeutung dieser Frage für die Anzeigepflicht des Versicherten hinsichtlich Zeit und Ort des Abgangs des Schiffs. 194 (XC und XCII).

Ablieferung des Frachtguts am Bestimmungsplatz in dem nämlichen Zustande, in welchem dasselbe an Bord gekommen ist; desfallsige Verbindlichkeiten des Schiffers. Ueber die Verantwortlichkeit des Schiffers für Untergang und Beschädigung der verladenen Güter; insbesondere über das receptum. 21. 26. 69 (10). 88. 252 (XXXI). Ueber solche Verhaftung nach dem Englischen und Nordamerikanischen Recht, insbesondere bei Feuerbeschädigung. 252 (XXXII). Verbindlichkeit des Schiffers, genau dieselben und auf gleiche Weise bezeichneten Güter wieder auszuliefern, welche er erhalten hat. 134 (XXXII). Verantwortlichkeit des Schiffers dafür, daß die Ladungsstücke, welche als separirte Güter an Bord

genommen wurden, auch wieder als solche abgeliefert werden. 174. Ueber die Verantwortlichkeit des Schiffers für den Schaden an den Frachtgütern, welcher durch andere beigeladene Güter entstanden ist. 13. 290. Verantwortlichkeit des Schiffers, wenn er Güter auf Deck ladet und solche in Seenoth geworfen werden. 298. Unbedingte Verantwortlichkeit des Schiffers, wenn die im Raum des Schiffs befindlichen Güter durch Regen beschädigt werden. 355. Ist der Schiffer in dem Falle verantwortlich, wenn der von eingeladenen Flüssigkeiten ausgeleckte Theil mit dem in den Schiffsraum eingedrungenen Wasser zusammen weggepumpt wird? 241. Befreiung des Schiffers durch höhere Gewalt von der Pflicht, für Erfüllung des Connossements einzustehen 224. Der Schiffer wird seiner Verbindlichkeiten aus dem Frachtcontract durch die Quittirung des Connossements abseiten des die Löschung besorgenden Everführers entschlagen. 86. Ob eine reine Quittung des Connossements den Schiffer vor Ansprüchen wegen beschädigt abgelieferter Güter schütze? 152. 331. Anspruch des Empfängers an den Schiffer wegen Beschädigung der Güter, obschon derselbe eine ihn exculpirende Verklarung beibringt. 271.

Adreßcommission. Ueber den Fall, wenn der Empfänger des Frachtguts in Gemäßheit des Frachtcontracts eine Adreßcommission erhält. 361.

Afterfrachtcontract. Siehe: Vercharterung des ganzen Schiffs, wobei die Connossementsfracht dem Befrachter zu Gute kommen soll.

Allgemeiner Plan Hamburgischer Seeversicherungen. Ueber den Charakter der Bestimmungen des Allgem. Plans als Contractsbedingungen. 347. 350. Ueber die Vorschriften des Plans wegen der dem Versicherten obliegenden Anzeigen im Allgemeinen. 191 (LXXXIX). Bestimmungen des Allgemeinen Plans über Frachtversicherung. 17 (29). Bestimmungen des Allgemeinen Plans über Totalverlust und Abandon des versicherten Schiffs. 37. 103. 115 (32). Ueber den Fall, wenn die Reassecuranz nach dem Allgemeinen Plan geschlossen ward, und für die erste Versicherung fremde Rechte und Bedingungen gelten. 353. Ueber § 2: 286. Ueber § 3: 286. 346. Ueber § 7: 353. Ueber § 11 sub a: 74. 115 (32. 33). 170. 186. 255. 352. Ueber § 11 sub b: 149 (XCIV). Ueber § 13: 118. 169. 346. Ueber § 15: 53. 142 (LXXXVII und XCII). 169. 191 (LXXXIX und XC). 194 (XC). 283. 346. Ueber § 16: 194 (XCII). 346. Ueber § 18: 41 (31). Ueber § 20: 180. Ueber § 22: 149 (LXXXV). Ueber § 28: 191 (XC). 194 (XC). Ueber § 32: 41 (29). 105. Ueber § 33: 53. 191 (XC). 194 (XC). Ueber § 34: 30. 194 (XCI). 234. Ueber § 38: 118. 286. Ueber § 39: 214. 251. 301. 353. Ueber § 41: 64. 149 (LXXXI). 170. 223. 255. 352. Ueber § 42: 149 (LXXXVI). Ueber § 45: 30. Ueber § 47: 142 (XCII). Ueber § 49: 41 (29). 105. 222. Ueber § 49 b: 41 (29). 105. Ueber § 60: 149 (LXXXV). Ueber § 61: 149 (LXXXV). Ueber § 62: 118. 352. Ueber § 81: 214. Ueber § 86: 149 (LXXXVI). Ueber § 87: 16. 140 (XCIX und C). 149 (LXXXVI). 250. Ueber § 89:

347. Ueber § 90: 250. Ueber § 93: 87. 104. 114. 133. 149 (LXXXVI). 211. 274. 345. Ueber § 94: 149 (LXXXV). Ueber § 96: 16. 243. 277. 310. 311. 350. Ueber § 101: 347. Ueber § 102: 74. 115 (32 und 33). 170. 186. 223. 255. 280. 352. Ueber § 103: 149 (LXXXVI). Ueber § 105: 180. Ueber § 107: 149 (LXXXI). Ueber § 113: 107 (26). 286. Ueber § 114: 74. 107 (26). 115 (32 und 33). 170. 186. 223. 255. 280. 286. 352. Ueber § 116: 107 (26). 286. Ueber § 119: 107 (32). 149 (LXXXVI und XCIV). 211. 218. Ueber § 120: 107 (32). 346. Ueber § 121: 107 (32). 286. Ueber § 126: 286. Ueber § 132: 286. Ueber § 136: 226.

Alternative Bestimmungshäfen der versicherten Reise. Siehe: Risico des Assecuradeurs.

Ankunft des Schiffs. Die Ankunft des Schiffs selbst, nicht schon eines Leichters, in welchen Ladungsgüter übergeladen wurden, beendet die Frachtreise. 316. Auslegung eines Scheins in Betreff der Frage, an welchem Ort die darin erwähnte Ankunft des Schiffs anzunehmen sei. 216.

Ansegelung. Siehe: Collision.

Anzeigepflicht des Versicherten im Allgemeinen. Desfallsige Verbindlichkeiten des Versicherten und über die hierauf bezüglichen Vorschriften des Allg. Plans im Allgemeinen. 191 (LXXXIX). 283. Wie weit erstreckt sich die Anzeigepflicht des Versicherten und Derjenigen, welche ihm in dieser Hinsicht gleichstehen? 169. Ueber den Grundsatz, daß der Versicherte nur verpflichtet ist, objectiv relevante Anzeigen an den Assecuradeur zu machen. 142 (LXXXVII). Die Verschweigung eines wesentlichen Umstandes präjudicirt der Versicherung, mag derselbe auch mit dem eingetretenen Schaden in keinem Causalzusammenhang stehen, und ohne Rücksicht darauf, ob die Unterlassung der Anzeige eine dolose oder culpose war. 283. Bona fides des Versicherten und seiner Beauftragten bei der Unterlassung von Anzeigen. 142 (LXXXVIII). Unterlassung der Anzeige eines relevanten Umstandes, welcher dem Versicherten nicht bekannt war, aber bekannt sein mußte. 53. 105. In wie fern behauptet werden könne, daß der Versicherte den in den öffentlichen Blättern angezeigten Abgang des Schiffs kennen müsse? 53. Unterlassung einer Anzeige abseiten Desjenigen, welcher die versicherten Waaren spedirt oder abgeladen, aber bei der Vermittelung des Auftrags zur Versicherung nicht mitgewirkt hat. 105. Unterlassene Anzeige eines Umstandes, welcher dem Assecuradeur bekannt war, oder bekannt sein mußte. 105. In wie fern man verlangen könne, daß der Assecuradeur die in den öffentlichen Blättern enthaltenen Angaben über das versicherte Schiff kenne? 191 (XCI). Ob die Unterlassung einer Anzeige unpräjudicirlich sei, wenn der Assecuradeur durch Fragen die nöthige Auskunft hätte erlangen können? 142. Unstatthaftigkeit einer Erörterung darüber, was der Assecuradeur gethan hätte, wenn ihm das Factum, welches hätte angezeigt werden müssen, rechtzeitig mitgetheilt wäre. 191. Ueber den von der Anzeigepflicht des Versicherten handelnden art. 13 tit. 4 der Hamburgischen Assecuranz- und Haverey-Ordnung. 283.

Anzeigepflicht des Versicherten in einigen speciellen Beziehungen. Anfechtung einer Assecuranz, wegen Unterlassung einer relevanten Anzeige. 142. 249. 283. 346. Ueber die Anzeige, daß das Schiff in Ballast fahre. 41 (31). Ob der additionelle Character einer Cascoversicherung angezeigt werden müsse? 142 (XCI). Umstände einer Versicherung, welche es unnöthig machen, daß das Vorhandensein von Eisgefahr und die Vornahme von Durcheisungen angezeigt werden. 194 (XCI). Ueber die erforderlichen Anzeigen an den Assecuradeur rücksichtlich der Zeit der Verladung der versicherten Waare und rücksichtlich der Benutzung von Leichterfahrzeugen. 234 Ob dem Assecuradeur auch anzuzeigen ist, daß die geschehene Anzeige nur auf Vermuthungen und Folgerungen Desjenigen, der sie machte, nicht auf eigener Kunde desselben oder auf ihm gemachten Mittheilungen beruht? 283. Anfechtung der Gültigkeit einer Versicherung wegen falscher Bezeichnung ihres Gegenstandes. 346. Interpretation der Anzeige in einer Police: „daß das Schiff, dessen Fracht versichert wird, eine Ladung Salz und Stückgut habe". 359.

Arrestverfahren. Ueber den Gebrauch, gegen ein in Ladung liegendes Schiff keinen Arrest zu verstatten 282. Ueber einige Fragen im Fall der Arrestirung eines Schiffes „fremd gegen fremd". 122. 325. Voraussetzungen eines vom Schiffer gegen seinen Befrachter, wenn Beide fremd sind, nachzusuchenden Arrestes. 309.

Assecuradeur. In wie fern derselbe fremde Usanzen kennen müsse? 41 (31). Bei einer Taxirung der sich im beschädigten Zustand befindlichen versicherten Güter sind die betheiligten mehreren Assecuradeure nicht verpflichtet, sich über die Person eines sie gemeinschaftlich vertretenden Maklers zu vereinigen. 243.

Assecuranz. Einem in Hamburg abgeschlossenen Assecuranzvertrag ist in Gemäßheit der dortigen Auffassung desselben Wirksamkeit beizulegen, namentlich auch für die bei der Berechnung des Schadens in Anwendung kommenden Grundsätze. 347. Der Assecuradeur braucht sich nicht über die Voraussetzungen und Vermuthungen zu erklären, welche ihn bei Uebernahme der Versicherung geleitet haben. 191. Haftung des Assecuradeurs bei der Concurrenz mehrerer Unfälle, von welchen der eine zu seinem Risico gehört, der andere von demselben ausgeschlossen ist. 214. Ueber den Fall, wenn der Versicherte behauptet, es habe sich der Schaden am versicherten Gut nach der Ablieferung von Seiten des Schiffers, jedoch vor der Landung ereignet. 225. Eid des Versicherten, daß er beim Abschluß der Assecuranz den eingetretenen Schaden oder Verlust des Schiffes noch nicht gekannt habe. 191 (XCIII) Ueber die dem Assecuradeur gegenüber bestehende Verpflichtung des Versicherten, den Schiffer wegen der Beschädigung des versicherten Guts zur Verantwortung zu ziehen, wenn sich derselbe nicht durch eine Verklarung exculpirt. 225. Auf welche Weise ist zu ermitteln, ob der Schaden so viel beträgt, daß er den Assecuradeur trifft? 277. Hat der Assecuradeur oder Versicherte den öffentlichen Verkauf der in beschädigtem Zustand befindlichen versicherten Güter vorzunehmen? 243. Wer trägt die Kosten einer Taxation

des Schadens nach § 96, insbesondere wenn sich derselbe nach der Auction als so gering herausstellt, daß er den Assecuradeur nicht trifft? 277. Aufhebung der Assecuranz wegen Einstellung der Reise. 214. Ueber das Erlöschen des Risico's des Assecuradeurs bei Veränderung der Reise. 222. Annullirung der Versicherung bei einer mit dem Versicherungscontract in Widerspruch stehenden Verwendung des versicherten Schiffs, und wann dessenungeachtet die Versicherung in Kraft bleibe? 41 (26 und 29). 105 Ob eine Assecuranz gültig sei, wenn Derjenige, welcher eine Versicherung nimmt, bei Bezeichnung des Versicherungs-Gegenstandes sich eines ungewöhnlichen oder zweideutigen Ausdrucks bedient? 17 (29). Untersuchung, ob nach der vorliegenden Police angenommen werden durfte, daß der Versicherte die Zusicherung ertheilt habe, es werde das Schiff die versicherte Reise mit einer Ladung machen? 41 (30). Erst zwei Monate nach der Andienung des Schadens kann vom Versicherer Ersatz gefordert werden. 226. Verpflichtung des Käufers eines versicherten Gegenstandes, wenn er die Assecuranz mit übernimmt, dem Verkäufer die ausgelegte Prämie zu erstatten. 188. Siehe: Abandon. Abgang, Abgangsort des Schiffs, auf welches Versicherung genommen ist. Allgemeiner Plan. Alternative Bestimmungshäfen der versicherten Reise. Anzeigepflicht des Versicherten im Allgemeinen. Anzeigepflicht des Versicherten in einigen speciellen Beziehungen. Assecuradeur. Assecuranzproceß. Assecuranz- und Haverey-Ordnung. Berechnung des vom Assecuradeur zu ersetzenden Schadens. Beweislast. Bodmerei. Cargadeur. Cascoversicherung. Cession von Assecuranzforderungen und Versicherungspolizen. Classification der Schiffe für die Assecuranzen. Clausel der Police „nur für Seegefahr". Clausel der Police „frei von Bruch oder Leccage oder Beschädigung". Clausel der Police „gegen Totalverlust". Clausel der Police „für behaltene Ankunft". Clausel der Police, welche das versicherte Schiff befugt, an den Plätzen einer Küste „überall anzugehen oder zu verweilen". Condemnation des versicherten Schiffs. Connossement. Copulative Bestimmungshäfen der versicherten Reise. Correspondenten und Agenten der Assecuradeure. Correspondent des Rheders. Dirigirender Rheder. Dispache. Einschuß. Escalen machen. Feuerschaden. Frachtversicherung. Frachtvorschuß. Havarie im Allgemeinen. Havarie grosse. Interesse des Versicherten. Leccage. Leichterfahrzeug. Makler. Mehrere Versicherungen desselben Gegenstandes. Muscovaden. Nothversicherung. Police. Prämie. Processualische Fragen. Proviant. Provision. Rendiment. Risico des Assecuradeurs, dessen Umfang, Beginn und Ende. Schiff. Schiffer. Schiffsvolk. Seegefahr. Stoßen eines Schiffs auf den Grund. Strandungsclausel in den Assecuranzpolicen. Taxirung des versicherten Gegenstandes. Total-

schaden. Verladung. Verpfändung von Assecuranzforderungen und Versicherungspolicen. Verpflegungsgelder für Passagiere. Versicherte. Versicherungsnehmer für Rechnung eines Anderen. Versicherungscommissionair. Versicherung eines Schiffs für eine Reise mit mehreren Bestimmungsorten. Versicherung eines Schiffs nach einer Küste. Versicherung für die Hinreise und Rückreise.

Assecuranzproceß. Pflicht des Versicherten, in seiner Klage sein Interesse und die Ursache des Schadens gehörig zu substantiiren, obschon ihm der Beweis seines Interesse in der Police erlassen ward. 301. Nöthige Substantiirung einer auf Schuld und Versehen des Schiffers gegründeten Assecuranzklage. 301. Der Versicherte hat die Verladung der versicherten Güter zu beweisen. Wie wird ein solcher Beweis geführt? 286. Ueber die Präsumtion, daß die versicherten Güter, nachdem sie einmal verladen waren, auch bei eingetretenem Unglücksfall noch an Bord des Schiffs gewesen sind. 286. Beweislast rücksichtlich der Frage, ob die an den versicherten Gütern vorhandene Beschädigung auf der versicherten Reise entstanden sei oder nicht. 225. 251. Beweislast hinsichtlich der Seefähigkeit des versicherten Schiffs. 169. Ueber die Beweislast, wenn, bei der Berechnung eines Assecuranzschadens und Reducirung von Maaß oder Gewicht der Güter am Abladeplatz auf das am Bestimmungsort geltende Maaß oder Gewicht, der Versicherte nach dem wirklichen allgemeinen Verhältniß der Gewichte rechnet, der Assecuradeur aber behauptet, daß ein geringeres Maaß oder Gewicht zu Grunde zu legen sei. 347. Ueber den Beweis des Untergangs eines Schiffs, welches versichert worden ist, oder in welchem sich die versicherten Waaren befunden haben. 262. Ueber die Eidesdelation des Versicherten an den Assecuradeur. 110.

Assecuranz- und Haverey-Ordnung. Hamburg 1731. Die Anzeige, daß das Schiff in Ballast fahre, ist nach derselben nicht wesentlich. 41. Ueber Tit. IV. art. 7: 214, art. 12: 194 (XC), art. 13: 283. Ueber Tit. V. art. 9: 191 (XCIII), art. 10: 41 (28), art. 12: 41 (27), art. 14: 41 (28), art. 16: 214. Ueber Tit. VII. art. 1: 301. 352. Ueber Tit. VIII. art. 1 und 2: 1. 3. 67. 197. 266. 278. 299. 318. 357. Ueber Tit. XI. art. 4: 37, art. 5: 149 (XCIV). Ueber Tit. XXI. art. 7: 250.

Aufhebung des Frachtcontracts. Wann wird der Frachtcontract durch einen seine Ausführung hindernden Zufall oder vis major aufgehoben? 177. Aufhebung des Frachtcontracts wegen einer Anhaltung des Schiffs durch höhere Hand. 212. Diese Annullirung des Frachtcontracts tritt ohne Weiteres ipso jure ein, der Schiffer braucht dann nicht über die stipulirte Liegezeit hinaus am Abladeplatz zu bleiben. 177. In wie fern der Befrachter durch sein Verhalten seinem Anspruch darauf, daß der Frachtcontract als aufgehoben gelte, präjudicire? 177. Recht des Befrachters auf Rescission des Frachtcontracts wegen unterlassener Anzeige über die frühere Nationalität des Schiffs. 212. Ueber die Befugniß des Charterers zum Rücktritt

vom Frachtcontract, wenn das Schiff für die in Frage stehende Ladung nicht seefähig ist, oder wenn das gecharterte englische Schiff sich nicht in den Registern des englischen Lloyds classificirt findet. 233.

Ausrüstung von Schiffen. Siehe: Pfandrecht an Schiffen und deren Fracht.

Auswanderer, Auswanderer=Expedienten. Siehe: Passagier=beförderung und Passagiercontract.

Ballast. Kosten desselben, wenn er wegen der Art der eingeladenen Güter nothwendig ist. 295.

Beauftragter des Rheders. Siehe: Correspondent des Rheders.

Befrachter. Dessen Verbindlichkeit, dafür zu sorgen, daß der Inhalt des Connossements mit der wirklichen Beschaffenheit der Ladungsgüter genau übereinstimme, — und Schadensersatzpflicht im Falle einer Verletzung dieser Verbindlichkeit. Voraussetzungen einer desfallsigen Klage gegen ihn Seitens des Schiffers. Einreden des Befrachters, namentlich wegen eines Verzichtes oder eigener Schuld des Schiffers. Klage gegen den Ablader in diesem Falle aus einer versio in rem. 134 (LVII und LVIII). 356. Verhalten des Befrachters, wenn er, im Falle einer vom Schiffer verweigerten Erfüllung des Frachtcontracts, ebenfalls vom Frachtcontract zurücktreten, seinen Schadensersatz=Anspruch gegen den Schiffer aber behalten will. 349.

Berechnung des vom Assecuradeur zu ersetzenden Schadens. Ueber die Berechnung des an den versicherten Waaren durch Seeunfälle herbeigeführten, vom Assecuradeur zu ersetzenden, Untergewichts. 310. Berechnung des vom Assecuradeur zu ersetzenden Werths des Versicherungsgegenstandes. 213.

Berechnung des vom Schiffer zu leistenden Schadens, wenn er das Frachtgut gar nicht oder in mangelhaftem Zustande abliefert. Constatirung des Gewichtsmanco an den beschädigt abgelieferten Ladungsgütern. 182. Ueber den Fall, wenn nur ein Theil der Waare beschädigt abgeliefert wird, zur Ermittelung des Schadens aber alle Waaren ohne Sonderung der beschädigten und unbeschädigten verkauft werden, so daß nicht ermittelt werden kann, ob und welcher Mindererertrag sich auch bei den gesund abgelieferten Gütern ergeben habe. 69 (12). Folgen des Umstandes, daß der Empfänger die beschädigt abgelieferten Güter ohne vorherige ordnungsmäßige Anzeige an den Schiffer oder Schiffsmakler in Auction bringt, für die Feststellung des Schadensbetrags. 138. 182. Für ein Manco, Defect oder Beschädigung an der abgelieferten Waare ist nach deren zu beeidigendem Facturawerth, eventuell nach deren Einkaufswerth unter Zuschlag der Unkosten bis zum Bestimmungsort Ersatz zu geben. 13. 21. 40. 179. 181. 182. 236. 298. Ob für zu wenig gelieferte Stücke der Ladung nach deren Facturawerth oder Werth am Bestimmungsort Ersatz zu geben ist? 363. Berechnung des vom Schiffer wegen mangelhaft abgelieferter Güter zu ersetzenden Schadens, wenn derselben der Facturapreis der Güter zu Grunde gelegt wird, namentlich mit Rücksicht auf die Kosten am Bestimmungsort, Zinsen,

Fracht, Cours der in der Factura angegebenen fremden Münze. 28. 273. Berechnung der vom Schiffer wegen mangelhafter Lieferung des Ladungsguts zu vergütenden Entschädigung, wenn derselben der Verkaufspreis am Bestimmungsort zu Grunde gelegt wird. 207. Anspruch des Schiffers auf Fracht, wenn derselbe wegen einer mangelhaft oder gar nicht abgelieferten Waare Ersatz geben muß. 268. 273. 363.

Bergung, Berglohn. Auf welche Fälle sind die Ausdrücke „Bergen", „Berger", „Berglohn" anwendbar? 97 (22). Größe und Berechnung des Berglohns. 97 (22). Bestimmungen verschiedener Rechte und Gesetze, namentlich Hamburgischer Gesetze, über den Berglohn. 97 (23). Siehe: Nothhülfe.

Beweislast. Siehe: Assecuranzproceß. Processualische Fragen.

Beweislast in Frachtsachen. Der Verfrachter hat die Richtigkeit der Grundlagen seiner Frachtberechnung zu erweisen. 344. Beweislast hinsichtlich der Ladefähigkeit eines Schiffs für eine gewisse Waaren-Gattung, wenn davon die Frachtberechnung abhängt. 269. 344. Beweislast hinsichtlich des eingenommenen Gewichts oder Maaßes der Ladungsgüter, wenn danach die Fracht zu berechnen ist, am Abladeplatz aber Gewicht oder Maaß nicht constatirt worden ist. 215. Beweislast hinsichtlich des für die Frachtberechnung entscheidenden Maaßes oder Gewichts der Güter, wenn der Empfänger behauptet, dasselbe sei geringer als im Connossemente angegeben, es aber unterlassen hat, sofort bei der Löschung das Maaß oder Gewicht festzustellen. 265. Beweislast, wenn der Befrachter en rouche, auf Grund der Behauptung, daß das Schiff nicht die stipulirte Größe gehabt, nicht ein gewisses Quantum Waaren einnehmen konnte, von der en bloc bestimmten Fracht Abzüge machen oder Schadensersatz beanspruchen will. 27. 176. Wann ist in Betreff der Frage, ob das eingeladene Quantum richtig abgeliefert wurde, der Empfänger beweispflichtig? 260. Beweislast, wenn ein Schiffer sein Schiff für eine volle Ladung verchartert hat, und nun behauptet, daß ein Theil der in seinem Schiff befindlichen Waaren nicht zu der vom Charterer ihm gegebenen Ladung gehöre. 126. Beweislast, wenn die Geschäfte des Schiffs in einem Hafen durch den dortigen Agenten des Befrachters besorgt werden, und der Rheder verlangt, daß von den abseiten dieses Agenten ihm verrechneten Ausgaben ein Theil vom Befrachter zurückerstattet werde. 308.

Blokade des Abladeplatzes. Aufhebung des Frachtcontracts in Folge derselben. 177.

Bodmerei. Umfang des Rechts des Bodmeristen, welchem Schiff, Fracht und Ladung, oder einer dieser Gegenstände allein verbodmet sind. 101 (23). Schadensersatzpflicht des Schiffers und Rheders dem Inhaber des Bodmereibriefs gegenüber, wenn die in letzterem vorgeschriebene Route nicht eingehalten wird. Was zu solchem Schadensersatz gehöre? 253. Löschung der Güter, wenn Schiff und Ladung verbodmet ist, vor völliger Einlösung des Bodmereibriefs. 68. Der Bodmereigeber oder dessen Rechtsnachfolger ist nicht verpflichtet, den Eintritt einer dem Bodmereicontract beigefügten Reso-

lutivbedingung zu befördern. 184. Wer eine Bodmereischuld des Rheders einlöst, erhält wegen seiner desfallsigen Auslage nicht ein dingliches Recht an das verbodmet gewesene Schiff. 83. Berechnung der Kosten und Prämie eines Bodmereibriefs als Havariegrosse. 250. Ueber den Fall, wenn der Eigenthümer eines vom Bodmeristen in Anspruch genommenen verbodmeten Gegenstandes im Verhältniß zu den übrigen verbodmeten Gegenständen zu viel zahlte. Wie weit haftet dann der Assecuradeur des Ersteren? 101 (24 und 25). Verpflichtung des Assecuradeurs, die dispachirte Havarie des versicherten Schiffs zu vergüten, obschon der Rheder die durch den Schaden veranlaßte Bodmerei nicht einlöst. 101 (34).

Buenos-Ayres. Ueber die dort übliche Vergütung für Regulirung und Dispachirung einer Havariegrosse. 250.

Bugsirung. Ueber die gegen ein Bugsirschiff wegen verspäteten Abgangs auf Schadensersatz oder Kürzung des Bugsirgeldes erhobenen Ansprüche. 60. Verbindlichkeit des Capitains eines Bugsirschiffes, wenn dasselbe während der Bugsirung eine Beschädigung erleidet. 319. Untersuchung, ob die einem Bugsir-Dampfschiff widerfahrene Beschädigung des Steuers so bedeutend war, daß es die Bugsirung nicht fortsetzen konnte. 319. Bugsirgeld, welches nur im Interesse der Ladung und auf Veranlassung ihrer Eigenthümer aufgewendet ward, wird nicht vom Schiffer getragen. 329. Bugsirgeld von Hamburg bis zur Bösch. 141. Siehe: Collision. Hülfeleistung an ein Schiff.

Capitain. Siehe Schiffer.

Caplaken. Gebühren die Caplaken dem Rheder oder Schiffer, und wovon werden sie berechnet? 22 (4).

Cargadeur. Wann ist der Schiffer auch Cargadeur? 286. Ueber den Satz, daß der Versicherte für einen durch Verschulden des Cargadeurs entstandenen Schaden vom Assecuradeur nicht Ersatz fordern könne, insbesondere wenn der Schiffer zugleich Cargadeur war. 286.

Cascoversicherung. Pflicht des Casco-Versicherten, die Leitung des Schiffs nicht einem betrügerischen Capitain zu übertragen. 169. Ob der additionelle Character derselben dem Assecuradeur angezeigt werden müsse. 142 (XCI). Ueber die Verantwortlichkeit des Assecuradeurs für den dem versicherten Rheder aus dem Verkauf des versicherten Schiffs entstandenen Schaden. 170. Berechnung des vom Assecuradeur zu vergütenden Schadensersatzes am versicherten Schiff, namentlich wenn die Reparatur des Schiffs gegen die Bestimmungen des Allgem. Plans unterbleibt. 74. 115 (32). 170. 223. 313. Berechnung des vom Casco-Versicherer zu vergütenden Schadens, wenn durch Verschulden des Schiffers eine nach dem Versicherungsvertrag ungültige Condemnation und Verkauf des versicherten Schiffs Statt gefunden hat, und auf solche Verschuldung des Schiffers ein Ersatzanspruch gegen den Assecuradeur gegründet wird. 115 (33).

Cession des Frachtcontracts. Ueber den Fall, daß dem Befrachter ein

vom Verfrachter früher abgeschlossener Frachtcontract in der Weise übertragen wird, daß der aus demselben zu erzielende Frachtverdienst Ersterem zu Gute kommen soll. 219. Ueber die Cession der dem Befrachter aus der Charte-partie und aus einer ihm außerdem mündlich über gewisse Eigenschaften des Schiffs ertheilten Garantie zustehenden Rechte. 264.

Cession von Assecuranzforderungen und Versicherungspolicen. Ueber den Fall, wenn der Assecuradeur die Cession einer Police genehmigt, dennoch aber aus dem Verhalten des Cedenten, namentlich wegen Verletzung der demselben obliegenden Anzeigepflicht, Einreden gegen den Anspruch des Cessionars entnimmt. 346. Geltung des Grundsatzes „Hand muß Hand wahren" für eine Cession und Verpfändung von Assecuranz-Forderungen und Policen. 18.

Classification der Schiffe für die Assecuranzen. 166.

Clausel des Connossements: „frei von Beschädigung, Bruch, Leccage". Verantwortlichkeit des Schiffers bei dieser Clausel für Beschädigung, Bruch rc. 69 (10). 117 152. 164. Wann ist der Schiffer verpflichtet, sich wegen eines Bruchs der Ladungsgüter zu exculpiren, obschon das Connossement die Clausel „frei von Bruch" enthält? 181. Haftung des Schiffers für ungewöhnliche Leccage, obschon das Connossement die Clausel „frei von Leccage" enthält. 201.

Clausel des Connossements: „Gewicht, Inhalt unbekannt". Verantwortlichkeit des Schiffers bei dieser Clausel. 72. Wann ist der Schiffer, ungeachtet dieser Clausel, verpflichtet, sich wegen eines Manco — welches übrigens zuvor vom Befrachter zu erweisen ist — zu exculpiren? 181. Verpflichtung des Schiffers, ungeachtet dieser Clausel, bei der Behandlung und Stauung der Güter auf deren angegebene Beschaffenheit Rücksicht zu nehmen. 236. Ob der Schiffer, ungeachtet dieser Clausel, für ein Manco verantwortlich ist, wenn er beim Einladen bemerkt, daß die Kiste, das Faß sehr schlecht war, hierüber aber in das Connossement nichts angegeben hat? 331.

Clausel der Police: „nur für Seegefahr". Sinn und Bedeutung derselben, insbesondere nach art. 7 tit. IV der Assec.- und Haver.-Ordnung und § 39 des Allg. Plans. 214. 251. 301.

Clausel der Police: „frei von Beschädigung, Bruch, Leccage". Bei dieser Clausel hat der Assecuradeur auch dann keinen Schaden zu vergüten, wenn der versicherte Gegenstand durch Beschädigung u. s. w. ganz vernichtet ward oder völlig werthlos geworden ist. 119 (LXXXVI). Bedeutung des Worts „Beschädigung" bei dieser Clausel. 149 (LXXXV).

Clausel der Police: „gegen Totalverlust". 149 (LXXXVI).

Clausel der Police: „für behaltene Ankunft". Versicherung eines Schiffs mit dieser Clausel, wenn der Versicherte nicht dessen Rheder ist, sondern sein Interesse darin besteht, daß das Schiff an dem fraglichen Platz anlangt, um dort für seine Rechnung Ladung einzunehmen. 301. Ueber den Fall, wenn ein Schiff mit dieser Clausel versichert wird, ohne daß der Asse-

curadeur garantirt, daß solche Ankunft innerhalb einer bestimmten Zeit erfolgen werde, und das Schiff nach dem bestimmten Platz nicht hingeht, obschon die Seeunfälle, welche es betroffen haben, die Fortsetzung der Reise nicht ganz unmöglich machen, sondern bloß verzögern würden. 301. Ueber die Verhaftung des Assecuradeurs für Versehen des Schiffers, wenn Güter oder imaginairer Gewinn mit dieser Clausel nach dem Allgem. Plan versichert werden. 64 (27).

Clausel der Police, welche das versicherte Schiff befugt, an den Plätzen einer Küste „überall anzugehen und zu verweilen". 41 (28).

Collision von Schiffen. Welche Gerichte sind competent und welche topischen Rechte sind maßgebend für die bei einer Collision von Schiffen abzugebende Entscheidung? 1. 299. 342. Repartirung der hiedurch an den Schiffen und Ladungen entstandenen Schäden, einschließlich der Kosten für deren Taxirung, namentlich auch in Fällen einer Verletzung strompolizeilicher Vorschriften. 1. 3. 67. 197. 278. 299. 318. 357. Anwendbarkeit der artt. 1 und 2 tit. 8 der Hamb. Assecuranz- und Haverey-Ordnung, wenn die collidirenden Schiffe oder eines derselben Dampfschiffe sind. 197. 265. 278. 299. 357. Anwendbarkeit der artt. 1. 2. der Hamb. Assec.- und Haver.-Ordnung von 1731 beim Zusammenstoß einer Schute oder eines Kahns mit einem Schiff. 3. 67. Ueber den Fall, wenn eines der collidirenden Schiffe bugsirt wurde. 3. Ueber den Fall, wenn ein Schiff, welches ein anderes bugsirt, mit einem dritten collidirt, und in Folge dessen auch mit dem von ihm bugsirten Schiff zusammenstößt. 357. Nachweis des durch eine Collision herbeigeführten Verlustes von Inventarstücken eines Schiffs. 197. Schätzung der durch eine Collision den Schiffen, deren Inventar und der Ladung zugefügten Schäden, einschließlich der mitzuberechnenden Kosten. 1. 79. 197. 357. Provocation zur Anstellung einer Klage, wenn der Rheder eines Schiffs sich eines Anspruchs gegen ein anderes Schiff wegen einer Collision mit demselben berühmt. 342. Siehe: Schifffahrts- und Hafen-Deputation.

Commerzdeputation in Hamburg. Bekanntmachung derselben über die Kosten der Schiffsmakler vom 4. Februar 1852. 91.

Condemnation des versicherten Schiffs. Deren Voraussetzungen, insbesondere nach dem Allgemeinen Plan, damit sie dem Versicherer gegenüber gültig sei. 74. 115 (33). 170. 186. 223. 255. 280. 313. 352. Deren Voraussetzungen nach den Bremischen Seeversicherungs-Bedingungen. 255.

Connossement. Zweck und Bedeutung der Connossemente. 75. 134 (XVI). 157 (XVI). 245 (XVI und XVII). 339. Was gehört zum wesentlichen Inhalt eines Connossements? 297. Ueber das Indossament auf einem nicht an Ordre ausgestellten Connossement. 296. Ueber die dem Destinatair gegenüber bestehende Verbindlichkeit des Schiffers zur Auslieferung der Frachtgüter genau nach dem Inhalt des Connossements, mag auch Letzteren keine Schuld treffen, sondern der Inhalt des Connossements unrichtig sein und den Ver-

hältnissen, wie sie am Abladeplatz vorlagen, nicht entsprechen. 15. 80, insbesondere wenn im Connossement nicht angeführt wird: ein beim Einladen wahrnehmbarer Mangel des Frachtguts. 2. 331, — oder der Umstand, daß die Leute des Abladers die Güter gestauet haben und sich die Stauung als mangelhaft erweist. 26. Wenn der Schiffer ein Connossement gezeichnet hat, kann er sich dem Destinatair gegenüber darauf, daß der Ablader den betreffenden Gegenstand überhaupt nicht, oder nicht so, wie im Connossement bemerkt worden, geliefert, oder daß er denselben wieder zurückgenommen habe, nicht berufen. 245 (XVII). 339. Verpflichtung des Schiffers nach dem von ihm gezeichneten, in den Händen des Empfängers befindlichen Connossement, wenn auch die übrigen Exemplare desselben anders lauten. 237. Verbindlichkeit des Schiffers, wenn er Güter auf Deck ladet, ohne dies im Connossement anzugeben, obschon der Ablader es gestattet hat. 298. Ueber die lediglich nach dem Connossement, nicht nach den am Abladeplatz erlassenen Bekanntmachungen des Rheders oder Schiffers zu beurtheilenden Verpflichtungen derselben für die Richtung der vorzunehmenden Frachtreise. 343. Verantwortlichkeit des Schiffers, wenn er den schlechten Zustand der Verpackung des Ladungsguts im Connossement nicht anzeigt. 201. 331. Ob schon der Umstand, daß der Schiffer die Connossemente zeichnet, ehe die Güter an Bord sind, denselben dem Ladungsempfänger gegenüber verantwortlich mache? 201. Ueber die Legitimation des Connossementsinhabers zum Empfang des Frachtguts, obschon der Schiffer behauptet, es sei über dasselbe noch ein anderes Connossement vorhanden. 200. Verpflichtung des Abladers zur Rücklieferung aller vom Schiffer gezeichneten Connossementsexemplare oder zu gehöriger Sicherstellung, wenn er die Waaren wieder zurückfordert oder wegen unterlassener Ablieferung derselben klagt. 210. 245 (XIX). Ueber den Fall, wenn ein Schiffer ein an einem anderen Ort und mit einem anderen Schiff abgeladenes Gut mit dem für dasselbe geltenden Connossemente zur Weiterbeförderung nach dem Bestimmungsplatz übernimmt und dem Destinatair auf dieses Connossement abliefert. 224. 364. Beweis der Verladung der versicherten Waaren durch das Connossement dem Assecuradeur gegenüber. 85. 286. 346. Interpretation eines Connossements. 305. Bedeutung der in den Connossementen enthaltenen Bezugnahme auf die Charteparatie. 339. Ueber die Bedeutung der im Connossement enthaltenen Worte: „en transbordement pour Hambourg oder einen anderen Bestimmungsort". 364.

Contrebande, Recht des Schiffers, die Einladung von Kriegscontrebande zu verweigern. 192.

Conventionalstrafe. Ueber eine für den Fall der Verzögerung von Arbeiten an einem Schiff stipulirte Conventionalstrafe. 337. Ob die Geltendmachung der in einem Frachtcontract stipulirten Conventionalstrafe ein Verschulden desjenigen, welcher darauf in Anspruch genommen wird, voraussetzt? 155.

Copulative Bestimmungshäfen der versicherten Reise. Siehe: Risico des Assecuradeurs.

Correspondenten und Agenten der Assecuradeure. Instruction der Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure und Interpretation derselben. 250. Ueber die Geschäfte der Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure. Wie weit werden Letztere durch Erstere verpflichtet? 107 (35). Wirkung der abseiten eines Correspondenten der Hamburgischen Assecuradeure erfolgten Anerkennung einer Havarie grosse Dispache. 140 (LXXVI). 250. Zur Havarie grosse wird auch die Provision der Correspondenten der Assecuradeure und die an sie für Attestirung der Havarie grosse Dispache gezahlte Vergütung gerechnet. 81. 250. Ueber den Fall, wenn der Assecuradeur gegen die seinem Correspondenten vom Versicherten gezahlte, in die Havarie grosse Dispache aufgenommene Vergütung monirt. 250.

Correspondent des Rheders. Ueber dessen Verbindlichkeiten, wenn er als solcher einen Frachtcontract abschließt, namentlich rücksichtlich der Vertretung des Schiffs in einem Proceß. 35. Ueber dessen Pflicht, den erhaltenen Frachtvorschuß für den Rheder versichern zu lassen. 139.

Cuxhaven ist nicht für tiefgehende Schiffe als Winterhafen zu benutzen. 316.

Delcredere-Vergütung. Siehe: Schiffsmakler.

Destinatair. Siehe: Empfänger der Ladungsgüter.

Dirigirender Rheder. Wer ist als solcher anzusehen? 112. Recht und Pflicht desselben, die ganze Rhederei wegen Forderungen, welche gegen sie geltend gemacht werden, zu vertreten. 112. Ueber dessen Befugniß, die Schiffsparten seiner Mitrheder ohne Auftrag derselben versichern zu lassen. 169. Verpflichtung der Rhederei durch den dirigirenden Rheder, welcher sich Frachtvorschuß geben läßt. 71. Siehe: Niederländisches Handels-Gesetzbuch.

Dispache. Dispacheur. Für welche Fragen gilt der Dispacheur als competenter Sachverständiger? 347. Ueber die dem Hamburger Dispacheur zukommende Autorität und Glaubwürdigkeit. 347. Verfahren des Altonaer Dispacheurs. 16. Für solche Schäden, welche zur Havarie grosse gehören, deren Betrag aber nicht genau zu ermitteln ist, kann in der Dispache eine arbitraire Summe ausgeworfen werden. 32. Ueber die Aufmachung einer neuen Havarie grosse Dispache, wenn der Assecuradeur nachweist, daß die frühere nicht von der dazu autorisirten Person aufgemacht worden ist. 140 (C). Aufmachung einer Dispache über die Havarie particuliere, bevor deren Ersatz vom Assecuradeur gefordert wird. 103. 255. Ueber die Verpflichtung des Assecuradeurs zur Bezahlung der Kosten einer Dispache, namentlich nach § 96 des Allg. Plans. 107 (34). 133. 310. 350 Ueber den Fall, wenn bei eingetretener Havarie in der darüber aufgemachten Dispache Jemand als Ablader eines verloren gegangenen oder beschädigten Ladungsguts ohne Vorbehalt anerkannt wurde, die Dispache auch unangefochten blieb, und die Jenem darin zugesprochene Vergütung von einem Dritten eincassirt wurde. Verpflichtung des Letzteren, den eincassirten Betrag ohne Weiteres dem Ersteren

auszuzahlen. 321. Siehe: Collision. Havarieen im Allgemeinen. Havarie grosse. Processualische Fragen.

Dollmetschergebühr. Siehe: Havarieen im Allgemeinen.

Edition. Desfallsige Verpflichtungen des Schiffers in einem vom Ladungsempfänger gegen ihn angestellten Proceß. 178.

Einschuß. Ueber die Bedingungen der Forderung eines Einschusses zur Havarie vom Assecuradeur. 165.

Empfänger der Ladungsgüter. Ueber das Rechtsverhältniß zwischen dem Destinatair und Schiffer. 245 (XXIV). 339. Der Empfänger steht nur zum Schiffer in einem obligatorischen Nexus, und kann sich nicht wegen eines Verbots des Rheders weigern, die Fracht Jenem auszuzahlen. 143. Bedingung für die Erhebung eines Anspruchs an den Empfänger auf die ganze Fracht oder einen Theil derselben. 144. Verpflichtung des Empfängers zur Bezahlung des bei der Löschung entstandenen Liegegeldanspruchs, obschon die Fracht vorausbezahlt worden ist. 315. Ueber die dem Schiffer gegenüber bestehende Verantwortlichkeit des Destinatairs, obschon derselbe das Connossement einem Anderen übertragen hat 150. Verantwortlichkeit Desjenigen, welcher sich fälschlich als Destinatair ausgiebt. 150. Ein Fall, in welchem der Schiffer sich dem, die Auslieferung eines Ladungsguts von sehr großem Werth verlangenden, Empfänger gegenüber darauf beruft, daß der Ablader ihm diese Eigenschaft des Guts nicht angegeben habe. 297. In wie fern der Empfänger seinen Ansprüchen an den Schiffer wegen beschädigt abgelieferter Güter präjudicire, wenn er dieselben ohne vorherige Anzeige an ihn zum Verkauf bringt? 138. Ueber den vom Schiffer aus dem Grund gegen den Destinatair erhobenen Anspruch, weil er dem von Demselben zur Empfangnahme der Ladungsgüter an Bord gesandten Everführer mehr Güter übergeben hatte, als ihm, dem Empfänger, gehörten. 302.

Englisches Recht. Ueber die Haftung des Rheders für Verbindlichkeiten aus Delicten und Versehen des Schiffers. 122. Haftung des Rheders für Verlust und Beschädigung des Frachtguts, insbesondere auch durch Feuer. 252 (XXXII). Ueber die nach diesem Recht bestehende Verpflichtung des Verfrachters, im Falle eines Verlustes seines Schiffs, die Ladung auf seine Kosten mit einem anderen Schiffe weiter zu befördern. 281. Ueber den Fall, wenn das gecharterte Schiff vom Schiffer oder Rheder contractswidrig nach einem anderen, als dem im Frachtcontract bestimmten, Hafen dirigirt worden ist. 281. Ueber die Berechnung der Fautfracht. 84. Ueber die penalty Clausel in Chartepartieen. 281. Ueber Berglohn und außerordentlichen Hülfslohn. 97.

Escalen machen. Was bedeutet dies? Befugniß des versicherten Schiffs, Escalen zu machen. 41 (28).

Everführer. Befugniß des Everführers, eine bei der Löschung über die Anzahl, das Maaß u. s. w. der Güter entstehende Meinungsverschiedenheit nachträglich mit dem Schiffer auszugleichen. 271. Ob derselbe verpflichtet sei,

sich die zu löschende Waare zumessen oder zuwägen zu lassen, bevor er das Connossement quittirt? 92. Ueber dessen Verpflichtung, dem Empfänger davon Anzeige zu machen, wenn er das Schiff nicht ganz voll beladen findet, obschon das Connossement die Einnahme einer vollen Ladung bezeugt. 92. Wenn beim Aufnehmen von Gütern aus dem Ever durch Anwendung von mangelhaftem Geschirr ein Schaden entsteht, wem fällt dies Versehen zur Last? 227. Verantwortlichkeit der Everführer für Verschuldungen ihrer Knechte bei den ihnen obliegenden Arbeiten. 227. Ueber den dem Everführer für den Transport von Schiefer und Kohlen zukommenden Lohn. 229. Ob der Everführer berechtigt sei, ausgelegtes Schleusengeld vom Empfänger zurückzufordern? 229. Ueber die dem Empfänger von Stückgütern in Schuten zu gewährende Löschzeit. 229. Ueber die dem Everführer bei verzögerter Löschung zukommende Vergütung an Ueberliegegeld, für Nachtwachen, und für Aufpassen auf die Schute bei Tage. 229. Siehe: Ablieferung des Frachtguts am Bestimmungsort u. s. w.

Fallitenordnung. Neue Hamburgische von 1753. Ueber art. 70: 19.

Farbeholz. Berechnung der Fracht bei Verladungen von Farbeholz. 247.

Fautfracht. Wann beträgt die Fautfracht die ganze, nicht blos die halbe Fracht? 46. 155. Berechnung derselben, wenn die Fracht nach dem auszuliefernden Ladungsquantum stipulirt ward und im Frachtcontract davon ausgegangen ist, daß das Schiff ein gewisses Quantum ausliefern werde. 175. Ueber die von der Fautfracht zu machenden Abzüge. 84. 106. 306. Ob der Befrachter von der Verpflichtung, Fautfracht zu zahlen, befreit werde, wenn ihm ein Ausfuhrverbot hinsichtlich der Lieferung einer Ladung Beschränkungen auferlegt? 155. Ueber das dem Capitain zur Wahrung seines Fautfrachtanspruchs obliegende Verhalten; wodurch er dieser Forderung präjudicire? 136. 175. Ob der Schiffer seinem Fautfrachtanspruch präjudicirt, wenn er nach Ablauf der Liegezeit abgeht? 155. Ob der Fautfrachtanspruch dadurch bedingt ist, daß das Schiff, welches keine Ladung erhielt, dennoch die stipulirte Reise mache? 46. 84. Ueber die Kosten des Fautfracht-Protestes. 46.

Feuergeld. Das für die Ladung verausgabte Feuergeld hat der Befrachter oder Ladungsempfänger zu zahlen. 78.

Feuerschaden. Ersatz desselben bei einer Versicherung mit der Strandungsclausel. 133. 149 (LXXXVI).

Fortune de mer und fortune de terre. Siehe: Rheder.

Frachtberechnung. Bestimmung der Fracht nach dem räumlichen Maaß oder Gewicht des eingeladenen Guts. 171 (LIII). Ueber die im Zweifel nach dem im Connossement als eingenommen angegebenen Maaß oder Gewicht zu berechnende Fracht. 126. 247. 362. Wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht oder Maaß zu bezahlen ist, so ist die am Abladeplatz vorgenommene Messung oder Wägung maßgebend, und kann der Schiffer fordern, daß solche daselbst vorgenommen werde. 275. 344. Wessen Sache ist es, bei Stipulirung der Fracht nach eingenommenem Gewicht oder Maaß,

am Abladeplatz die eingenommenen Güter wägen oder messen zu lassen? Folgen der Unterlassung solcher Wägung oder Messung. 215. Bei Stipulirung der Fracht nach dem Gewicht des Ladungsguts ist dessen Bruttogewicht maßgebend. 151. 209. Berechnung der Fracht, wenn solche für eine gewisse Art Güter festgesetzt ward und andere Güter verladen wurden 77. 128. 295. Berechnung der Fracht für in Fässern befindliche Waaren, wenn dieselbe nach dem Maaß der Fässer bedungen war. 157. Berechnung der Fracht, wenn an den Befrachter vom Ladungsraum des Schiffs gewisse Maaße von ungefährer Größe zu verschiedenen Frachtbeträgen überlassen worden sind, und der Maximalbetrag des vercharterten Raums nicht benutzt wird, — oder wenn der Frachtpreis von der Qualität des verladenen Guts abhängt, und der Befrachter es unterläßt, rechtzeitig hierüber die erforderlichen Aufgaben zu machen. 235. Berechnung von Stückgutfracht bei leichten Waaren. 137. Ueber den Fall, wenn die Fracht nach dem Quantum der verladenen Güter zu berechnen ist und der Empfänger behauptet, dasselbe sei geringer, als sich im Connossement angegeben findet. 265. Ueber den Fall, wenn die Fracht nach dem Quantum der Ladungsgüter zu berechnen ist, und der Verfrachter behauptet, dasselbe betrage mehr, als sich im Connossement angegeben findet. 270. 275. 362. Berechnung der Fracht nach der Größe des Ladungsraums des Schiffs. 168. Ueber die Berechnung der nach dem Gewicht oder Maaß der Ladungsgüter stipulirten Fracht, wenn dasselbe im Connossement in Folge eines Schreib- oder Rechnenfehlers unrichtig angegeben war. 287. Aus der festgesetzten Münze des Frachtpreises ist nicht zu folgern, welche Gewichts- und Maaßverhältnisse dem Frachtcontract, namentlich der Frachtberechnung, zu Grunde liegen sollen. 171. Bezahlung der in fremder Münze stipulirten Fracht. 93. 109. 127. 154. 185. Berechnung des holländischen Gulden bei in Hamburg fälliger Fracht. 185. Ueber eine angebliche Usanz wegen Vergütung der in £ stipulirten Fracht für Kohlenladungen. 231. Ueber das Verhalten des Schiffers zur Wahrung seiner Rechte bei den, die Feststellung seines Frachtanspruchs bedingenden, Untersuchungen und Vornahmen. 102. Interpretation der in Chartepartieen und Connossementen enthaltenen Bestimmungen über die Berechnung der Fracht. 137. 153. 183. 215. 269. 270. 275. 362.

Frachtcontract. Ueber die Frage, das Recht welches Orts für die Beurtheilung eines Frachtcontracts maßgebend sei? 155. 281. Nachdem über die Ladungsgüter ein Receive gezeichnet ward, ist für die Frage, wer deren Gefahr am Verladungsort zu tragen habe, das daselbst geltende Recht maßgebend. 252. Ueber mündliche Verabredungen zwischen dem Verfrachter und Befrachter, welche vor Abschließung des Frachtcontracts getroffen, in denselben aber nicht aufgenommen werden. 27. Entstehung eines obligatorischen Nexus zwischen Befrachter und Schiffer bei Verhandlungen des Ersteren mit einem Schiffsmakler. 136. Befreiung des Schiffers durch höhere Gewalt von der Pflicht, für Erfüllung des Connossements einzustehen. 224. An wen hat der Schiffer das Frachtgut auszuliefern, wenn er kein Connossement gezeichnet

hat? 145. Befugniß des Schiffers zur Auslieferung des Frachtguts an den Consul seiner Nation, wenn er den Destinatair nicht finden kann. 89. Ueber den Fall, wenn das Schiff unterwegs unbrauchbar wird, und die Güter nunmehr auf einem anderen Schiff nach dem Bestimmungsort transportirt werden. Namentlich auch über die Frage, ob der Verfrachter oder Schiffer zu diesem anderweitigen Transport, und zwar auf seine Kosten, verpflichtet sei? 281. Recht des Befrachters auf Entschädigung resp. Frachtabzug, wenn eine stipulirte Eigenschaft des verfrachteten Schiffes nicht prästirt wird. 27. 120. Einige Vorschriften über das Verhalten des Befrachters, wenn er den Schiffer oder Verfrachter wegen unterlassener Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten, insbesondere wegen Verzögerungen, in Anspruch nehmen will. 27. 89 (11). Ob die Haftung des Rheders, wenn durch Schuld des Capitains der Frachtcontract unerfüllt geblieben, durch eine vorherige Ausklagung des Letzteren bedingt sei? 210. Der Befrachter, welcher die für ein bestimmtes Schiff zugesagte Ladung in dasselbe nicht verladet, braucht sie nicht in ein anderes Schiff zu liefern. 106. Verpflichtung des Schiffers, den Umstand, daß er keine volle Ladung erhalten hat, gehörig zu constatiren, wenn er darauf Ansprüche gründet. 59. 131. Ueber die Bestimmung, daß der Befrachter die Kosten desjenigen Hafens, wo der Frachtcontract zu Ende geht, zu bezahlen habe. Welche Kosten treffen ihn dann? 121. Ueber die Kosten einer Taxation der beschädigt abgelieferten Güter, wenn der Schiffer für den Schaden nicht aufzukommen hat. 290. Berechnung von Courtage zu Lasten des Charterers en rouche, wenn für dessen Rechnung die Connossementsfracht geht. 217. Wenn der Schiffer ohne Frachtzahlung und Connossement die Beförderung eines Guts übernimmt und sich in einem Schein zu dessen Ablieferung an eine gewisse Person verpflichtet, ohne darin ausdrücklich das Schiff zu obligiren, ob alsdann nicht blos seine Person, sondern auch das Schiff für gehörige Auslieferung des Guts verantwortlich sei? 297. Ueber den Fall, wenn der Charterer, welcher im Eingang der Charterpartie als Agent eines Anderen aufgeführt wird, dieselbe ohne irgend welchen Zusatz zu seinem Namen unterzeichnet. 306. Ueber den Fall, wenn Jemand für Rechnung eines Dritten ein Schiff chartert, der Verfrachter aber rechtswidriger Weise vom Frachtcontract zurücktritt. Ob, unter welcher Voraussetzung und in welcher Weise dann Ersterer gegen den Verfrachter klagen könne, ob Ersterer von demselben auch Commission für Abschließung des Frachtcontracts fordern könne? 349. Ueber den Fall, wenn dem Befrachter ohne bestimmten Termin die Benutzung eines Ladungsraums im Schiff an Händen gelassen ist, derselbe aber von dieser Befugniß keinen Gebrauch macht und der Verfrachter nunmehr über diesen Ladungsraum anderweitig disponiren will. 300. Ueber den Fall, wenn die Güter vom Verfrachter contractswidrig nach einem anderen Hafen, als dem stipulirten Bestimmungsort gebracht und daselbst eigenmächtig von ihm verkauft werden. 281. Ueber die vom Verfrachter übernommene Verpflichtung, daß das verladene Gut in einem Zwischenhafen in ein daselbst an einem bestimmten Tage

nach dem Destinationsplatz abgehendes Schiff übergeladen werden soll. 224. Ueber die Abrede, daß das befrachtete Schiff die Ladung direct aus einem oberländischen Kahn übernehmen solle. 254. Ueber die Behauptung, daß beim Abschluß eines Frachtcontracts eine darin enthaltene Bestimmung anders verstanden sei, als es der gemeine Sprachgebrauch ergebe. 73. Wenn die Verbindlichkeiten des Schiffers nicht hinreichend deutlich im Frachtcontract ausgedrückt sind, wen trifft der hieraus entstehende Nachtheil? 305. Aus der festgesetzten Münze des Frachtpreises ist nicht zu folgern, welche Gewichts- und Maaßverhältnisse dem Frachtcontract, namentlich der Frachtberechnung, zu Grunde liegen sollen. 171. Auslegung einer Chartepartie, ob darin dem Befrachter bis zu einem bestimmten Termin ein Theil des Ladungsraums an Händen gelassen ward. 300. Interpretation eines Schreibens des Befrachters an den Schiffer, betreffend genauere Angabe des Bestimmungsorts. 316. Interpretation der Bestimmung: daß der Schiffer nach den angegebenen Destinationsplätzen zu segeln habe, „or so near thereunto, as she (das Schiff) may safely get, always being afloat at low tide.“ 316. Interpretation der Bestimmung, daß eine Frachtzulage eintreten solle, „if the ship is ordered to a port, which is closed by ice at the time.“ 316. Siehe: Ablieferung des Frachtguts im Bestimmungshafen in dem nämlichen Zustande, in welchem dasselbe an Bord gekommen ist; desfallsige Verbindlichkeiten des Schiffers. Adreßcommission. Afterfrachtcontract. Ankunft des Schiffs. Arrestverfahren. Aufhebung des Frachtcontracts. Ballast. Befrachter. Berechnung des vom Schiffer zu leistenden Schadensersatzes, wenn er das Frachtgut gar nicht oder in mangelhaftem Zustande abliefert. Beweislast in Frachtsachen. Blokade des Abladeplatzes. Bodmerei. Bugsirung. Caplaken. Cession des Frachtcontracts. Clausel des Connossements: „frei von Beschädigung oder Bruch oder Leccage“. Clausel des Connossements: „Inhalt oder Gewicht unbekannt“. Connossement. Contrebande. Conventionalstrafe. Correspondent des Rheders. Dirigirender Rheder. Edition. Empfänger der Ladungsgüter. Englisches Recht. Everführer. Farbeholz. Fautfracht. Feuergeld. Frachtberechnung. Frachtgeld. Frachtnachnahme. Frachtproceß. Frachtreise und Verbindlichkeit des Schiffers zur sofortigen Ausführung resp. Fortsetzung derselben auf directem Wege. Frachtvorschuß. Hafenkosten. Hamburger Statut. Handelsgericht in Hamburg. Havarie im Allgemeinen. Havarie grosse. Holz in Blöcken. Ladungsgüter. Ladungsmanifest. Ladungsraum und Ladefähigkeit des Schiffs. Leccage. Leichterfahrzeug. Leichte Waaren. Liegezeit. Löschung. Maaßgut. Marke. Monatsfracht. Niederländisches Handelsgesetzbuch. Nummerbezeichnung. Penalty-Clausel. Perfection des Frachtcontracts. Pfandrecht an Schiffen und deren Fracht. Processualische Fragen. Receive. Ren-

diment. Rheder. Schiffer. Schiffsmakler. Schiffszettel. Schwergut. Seemannsordnung. Staderzoll. Stauung. Stückgutfracht. Taback. Ueberliegegeld. Uebernahmezettel. Vercharterung des ganzen Schiffs, wobei die Connossementsfracht dem Befrachter zu Gute kommen soll. Verfrachter und dessen Beauftragter. Verhalten des Befrachters oder Empfängers behufs Wahrung ihrer Rechte wegen gehöriger Auslieferung des Frachtguts. Verklarung. Verladung. Verordnung wegen Begünstigung der Frachtgelder. Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk. Verordnung betreffend das Verbot der Ausfuhr von Kriegscontrebande und die Blokade. Zeugen. Zolldeclarationen.

Frachtgeld. Ursachen der Festsetzung einer verschiedenen Fracht nach den verschiedenen Bestimmungshäfen. 316. Fracht pro rata itineris, insbesondere nach Stat. II, 14, 3 und 17, 2. 144. Geltendmachung des Frachtanspruchs gegen die Ladungsgüter, den Empfänger und Befrachter. 75. Gegen wen kann der Schiffer seinen Frachtanspruch geltend machen nach Ablieferung des Frachtguts? 365. Der Schiffer braucht nur gegen Empfang, nicht schon gegen Deposition der Fracht die Güter auszuliefern. 143. Ob der Destinatair bei einer Beschädigung des Frachtguts dessen Annahme und die Bezahlung der Fracht verweigern dürfe? 338. Ueber die Befugniß, ausgeleckte Waaren statt der Fracht im Schiff liegen zu lassen. 203. Für Güter, die auf der See verloren gehen, wird keine Fracht vergütet. 90. Ob nach englischem Recht der Schiffer jeden Anspruch auf Fracht verliere, wenn die Güter contractwidrig nach einem anderen Hafen als dem stipulirten Bestimmungsort gebracht werden? 281. Ueber den Fall, wenn am Abladeplatz in die Connossemente eine andere Fracht hereingesetzt wird, als früher beim Abschluß des Frachtcontracts verabredet war. 358. Ueber den Fall, wenn dem Befrachter ein vom Verfrachter früher abgeschlossener Frachtcontract in der Weise übertragen wird, daß der aus demselben zu erzielende Frachtverdienst Ersterem zu Gute kommen soll. 219. Zu welchem Betrag contribuirt die Fracht zur Havarie grosse? 250.

Frachtnachnahme. Ob, wenn der Schiffer die Frachtnachnahme (nämlich für den Transport nach dem Abladeplatz) dem Absender geraume Zeit nach der Verladung entrichtet hat, er sie von Diesem später wieder zurückfordern könne, gestützt auf die Behauptung, daß er vom Empfänger keine Vergütung derselben habe erhalten können? 163.

Frachtproceß. Wo ist für Klagen des Befrachters aus der Chartepartie das forum contractus begründet? 8. Vorgängige gerichtliche Deposition des Frachtbelaufs bei Frachtstreitigkeiten. 162. Bedingung für die Zulässigkeit einer Einrede gegen eingeklagte Fracht. 256. In welchen Fällen werden die gegen eine Frachtklage erhobenen Einwendungen ad separatum verwiesen? 52. 55. Ueber die Zulässigkeit, wider eine Frachtklage im nämlichen Rechtsstreit Gegenansprüche geltend zu machen. 230. Gehörige Substantiirung des gegen eine Frachtklage, wegen Ablieferung des Frachtguts in beschädigtem

Zustande, geltend gemachten Gegenanspruchs. 23. Beweisunfähigkeit einer vom Capitain und seinem Steuermann vor dem Consul ihres Heimathslandes ausgestellten bloßen Declaration. 179. Justificirung einer Klage gegen den Schiffer wegen beschädigt abgelieferter Güter, wenn derselbe eine ihn exculpirende Verklarung beibringt. 271. Art der Beweisführung hinsichtlich des eingenommenen Gewichts oder Maaßes der Ladungsgüter, wenn darnach die Fracht bestimmt ist, dasselbe aber am Abladeplatz nicht constatirt worden ist. 215. Art der Beweisführung über die Ladefähigkeit eines Schiffs für eine gewisse Waaren-Gattung. Einfluß der Bestimmungen des Frachtcontracts hierauf. 269. Ueber die Art, wie die Größe und der Werth des Manco's der Ladung bewiesen wird. 21. 88. Beweis einer die Communication zwischen Schiff und Ufer störenden Eisbehinderung durch Zeitungsangaben. 294. Liquidirung eines dem Befrachter oder Destinatair durch eine Deviation des Schiffers entstandenen Schadens durch einen Schätzungs-Eid. 328. Feststellung des Betrags der außer der Fracht auf den Ladungsgütern haftenden Unkosten durch gerichtliches Ermessen. 296. Justificirung einer Frachtklage durch das gehörig quittirte Connossement im Contumacialverfahren gegen den Empfänger des Frachtguts. 288.

Frachtreise und Verbindlichkeit des Schiffers zur sofortigen Ausführung resp. Fortsetzung derselben auf directem Wege. Ueber die Pflicht des Schiffers zum Abgang und zur Fortsetzung der Frachtreise. 51. Ueber die Verantwortlichkeit des Schiffers, wenn er durch eine nothwendige Reparatur verhindert wird, dem Frachtcontract gemäß sofort abzusegeln. 349. Schadensersatzpflicht des Schiffers bei einer Deviation ohne Noth. Berechnung des zu entrichtenden Schadensersatzes. 146. 328. 343. Nachtheile, welche den Schiffer wegen einer Deviation und Löschung der Güter an einem anderen Ort als ihrem Destinationsplatz hinsichtlich seiner Haftung für eine Beschädigung der Ladungsgüter treffen. 291. 328. Verantwortlichkeit des Verfrachters oder Schiffers, wenn die Güter nach einem anderen Hafen als dem stipulirten Bestimmungsort gebracht werden. 237. 281. Ueber den vom Schiffer zu leistenden Schadensersatz, wenn er die Frachtgüter nicht auf der stipulirten, sondern auf einer späteren Fahrt nach dem Bestimmungsort bringt. 80. Ueber das Verhalten des Schiffers, welcher an dem Ort, wo er über seinen Bestimmungsort nähere Ordre erhält, hört, daß der Zugang zu demselben durch Eis versperrt ist. 316. Ein Fall, in welchem der Schiffer beordert ward, seine Ladung an einem anderen Ort einzunehmen, und von einem unterwegs belegenen Zwischenhafen nach dem Platz, wo er diese Ordre empfing, wieder zurückkehrte. 304.

Frachtversicherung. Der Frachtversicherer ist nur dann zahlungspflichtig, wenn der Befrachter die Fracht nicht zu zahlen braucht. 214. Wann beginnt der Risico des Frachtversicherers? 214. Ueber den Totalverlust der versicherten Fracht. 38 Haftung des Assecuradeurs für einen dadurch herbeigeführten Frachtverlust, daß beschädigte Waaren während der Reise verkauft werden mußten. 223. Inwiefern die Frachtversicherung für die Netto-

Fracht oder Brutto-Fracht zu gelten habe? 17 (29). Gebräuche des Hamburgischen Dispache-Comptoirs in Betreff der Abzüge, welche bei einem vom Assecuradeur zu vergütenden Schaden von der versicherten Brutto-Fracht gemacht werden. 22 (34). Ueber die Versicherung von Fracht für ausgeliefertes oder für eingenommenes Maaß oder Gewicht, insbesondere nach dem Allgemeinen Plan. 180. Berechnung des Totalverlustes der versicherten Fracht nach dem eingenommenen Gewicht, obschon die Fracht nur für ausgeliefertes Gewicht stipulirt war. 359. Ob bei einer am Abgangsort eingetretenen, längere Zeit dauernden, Verhinderung in der Ausführung des Frachtcontracts der Schiffer dem Frachtversicherer gegenüber verpflichtet ist, das Ende der Verhinderung abzuwarten? 214. Verantwortlichkeit des Assecuradeurs für einen durch Einstellung der Reise herbeigeführten Frachtverlust. 223. 255. 280. 352. Auch bei willkührlicher Einstellung der Reise in einem Zwischenhafen haftet der Assecuradeur für auf der Reise verloren gegangene Güter. 352. Haftung des Frachtversicherers für einen durch Verschulden des Schiffers entstandenen Frachtverlust, namentlich wenn durch dessen Schuld die mögliche Reparatur des Schiffs unterbleibt. 352. Frachtversicherung bei der Clausel „nur für Seegefahr". 214. Versicherung der Fracht, wenn der Befrachter den Risico der Frachtvorschüsse trägt. 239. Aufhebung der Frachtversicherung. 214.

Frachtvorschuß. Rückzahlung des Frachtvorschusses, wenn die Güter auf der See verloren gehen. 90. Wer hat die Kosten des Frachtvorschusses und einer Versicherung desselben zu bezahlen? 109. 209. 260. Wenn ausbedungen ist, daß der Schiffer die für geleistete Frachtvorschüsse verausgabten Assecuranzspesen zu erstatten habe, so liegt hierin das Uebereinkommen, daß der Befrachter den Risico der Vorschüsse zu tragen habe. 239. In diesem Falle kann der Befrachter auch wegen einer vom Schiffer geschlossenen Versicherung der ganzen Fracht die Vorschüsse nicht zurückfordern. 239. Ueber die Bestimmung einer Chartepartie, daß dem Capitain die zum Schiffsbedarf benöthigten Gelder von dem Befrachter und dessen Correspondenten à Conto der Fracht zu einem gewissen Cours vorgeschossen werden sollen. 176. Interpretation eines über erhaltenen Frachtvorschuß ausgestellten Scheins. 216.

Getraide. Ueber die Behauptung einer Hamburger Usanz, daß bei der Dispachirung von Schäden an verschifftem Getraide regelmäßig ein Abzug für Schwinden gemacht werde. 347.

Gewichtsreduction. Siehe: Rendiment.

Gewichtsverlust und Maaßverlust. Ueber den Abgang von Gewicht oder Maaß, welchen gewisse Waaren auf der Reise erleiden, auch wenn sie von keiner Beschädigung betroffen werden. 347. Unter welchen Umständen kann behauptet werden, es bestehe die Usanz, daß bei gewissen Waaren für den Transport auf gewissen Strecken ein bestimmter Gewichts- oder Maaß-Abgang berechnet werde? 347. Siehe: Getraide. Rendiment. Rothholz.

Guano. Mit diesem Wort wird im Handelsverkehr keineswegs nur unverfälschter peruanischer Guano bezeichnet. 346.

Hafenkosten. Welche Ausgaben sind darunter zu verstehen? 121. 329.

Hamburgische Gesetze. Verschiedene Hamburgische Gesetze über Berglohn und außerordentlichen Hülfslohn. 97 (23).

Hamburger Statut von 1603. Ueber II, 2, 7: 18. Ueber II, 4, 14: 19. Ueber II, 5, 8 und 9: 19. Ueber II, 14, 3: 144. 281. Ueber II, 14, 11: 177. Ueber II, 15, 5: 46. 84. 354. Ueber II, 17, 2: 144.

Handelsgericht in Hamburg. Ueber die Competenz des Handelsgerichts für Klagen, welche ein Schiff betreffen. 48. Stellung der Schifferalten und sonstigen Seefahrtskundigen, welche nach art. 3 der Handelsgerichtsordnung zur Aburtheilung nautischer Sachen zugezogen werden. 97 (37). Ueber die Befugniß, in einem Proceß das Beilageheft einer Dispache, oder ein Convolut Rechnungen und Papiere über Ausgaben zum Besten eines Schiffs vorläufig nur auf der Canzlei des Hamburgischen Handelsgerichts zur Inspection des Gegners zu deponiren, ohne ihm davon Abschrift zu ertheilen. 5. Ueber die in der Hamburgischen Handelsgerichts-Ordnung vorgeschriebenen kürzeren Fristen für Einlegung eines Rechtsmittels in Frachtsachen. 100. 176. 237. 285. 294.

Havarie im Allgemeinen. Ueber den, auch im Assecuranzrecht geltenden, Grundsatz, daß der größere Schaden den kleineren verschlingt und nach sich zieht, namentlich wenn es, bei einem aus mehreren Ursachen entstandenen Schaden, unmöglich ist, festzustellen, welche Quote desselben der einen und anderen Ursache zuzuschreiben ist. 104. Entscheidung darüber, ob die im vorliegenden Havariefall verausgabten Kosten — namentlich: Lohn der Mannschaft, Kosten für Rettung der Passagiere nebst ihren Effecten einschließlich desfallsiger Extravergütungen an den Capitain und die Mannschaft so wie Ausgaben für Proviant der letzteren, Unkosten im Bestimmungshafen für Assistenz vor den Behörden und Dollmetschergebühr — den Rheder oder Befrachter, welcher das Schiff zur Beförderung von Passagieren gechartert hat, treffen. 308. Repartirung der in einem Havariefall für gemeinschaftliche Rechnung des Rheders und Befrachters aufgewandten Unkosten nach billigem Ermessen des Dispacheurs. 308. Ueber den in Hamburg bestehenden Gebrauch, behufs Regulirung einer Havarie die beschädigten Güter fördersamst öffentlich zu verauctioniren. 16. Siehe: Collision. Dispache.

Havarie grosse. Welche Gesetze und Gebräuche sind für die Aufmachung der Havarie grosse maßgebend? 32. 353. Wo wird die Havarie grosse aufgemacht, wenn die Güter contractwidrig nach einem anderen Platz als dem stipulirten Bestimmungsort gebracht werden? 281. Zur Havarie grosse werden gerechnet: die Kosten des Einlaufens in einen Hafen, in welchem sich der Schiffer erkundigen will, ob sein Bestimmungshafen blokirt sei 11; die Kosten des Aufenthalts in einem Zwischenhafen auf der Reise, in welchem das Schiff bleibt, um einer ihm und der Ladung drohenden Kriegsgefahr zu

entgeben 11; die Zinsen der zum gemeinsamen Besten aufgewandten Gelder 16; die Kosten der Regulirung und Dispachirung der Havarie grosse 250; nach Hamburger Usanz auch der durch Prangen entstandene Schaden. 81. In wie fern das an der Ladung sich ergebende Untergewicht als Havarie grosse berechnet werden könne, wenn ein Theil der Ladung zum gemeinsamen Besten vom Schiff abgeleichtert wird? 16. Theilung eines Kostenbetrags in Beiträge zur Havarie grosse und Havarie particuliere nach billigem Ermessen. 250. Welches Recht und welche Bedingungen sind für die Verpflichtung des Assecuradeurs zur Zahlung der den Versicherten treffenden Havarie grosse- und Havarie particuliere-Beiträge maßgebend? 250. Ueber die Regel, daß der Assecuradeur die Havarie grosse nur dann zu zahlen habe, wenn sie 3 pCt. übersteigt. Ob diese 3 pCt. einschließlich oder ausschließlich der Dispachirungskosten gerechnet werden? 250. Ersatz eines Havarie grosse-Schadens bei einer Versicherung mit der Strandungsclausel. 133. 149 (LXXXVI). Anfechtung der Aufmachung einer Havarie grosse durch den Assecuradeur. 16. 140 (XCIX und C). 250. Ueber die Haftpflicht des Assecuradeurs rücksichtlich der Havarie grosse, wenn er behauptet, daß sie gegen das am Ort der Dispachirung geltende Gesetz aufgemacht sei, oder wenn bei ihrer Regulirung nicht in Gemäßheit der Bedingungen des Versicherungs-Vertrags verfahren wurde. 16. Siehe: Bodmerei. Buenos-Ayres. Correspondenten und Agenten der Assecuradeure. Dispache. Frachtgeld. Havarie particuliere. Nothhafen.

Havarie particuliere. Berechnung der Reparaturkosten eines Schiffs als Havarie particuliere. Was zu diesen Reparaturkosten gehöre? 250. Siehe: Dispache. Havarie grosse.

Holz in Blöcken. Wie wird bei Holz in Blöcken, welches über See gesandt wird, das Maaß bezeichnet und berechnet? Ueber die dabei stattfindende Reduction des einen Maaßes auf das andere. 9.

Hülfeleistung an ein Schiff. Hülfelohn. Unter Umständen kann für die einem Schiff, z. B. durch Bugsiren, geleistete Hülfe oder Dienst eine Vergütung nicht beansprucht werden. 318. Siehe: Nothhülfe.

Interesse des Versicherten. Siehe: Versicherte.

Kosten für Assistenz vor den Behörden. Siehe: Havarie im Allgemeinen.

Kriegscontrebande. Siehe: Verordnung betreffend das Verbot der Ausfuhr von Kriegscontrebande u. s. w.

Ladungsgüter. Ueber Marke und Nummerbezeichnung derselben im Connossement. 134. Was ist unter einer „vollen Ladung" eines Schiffs zu verstehen? 77. 92. Ueber den Fall, wenn der Befrachter, statt der bedungenen Ladung, eine aus anderen Gütern bestehende Ladung dem Schiffer offerirt. 306.

Interpretation der Angaben einer Chartepartie über die Größe der einzunehmenden Ladung. 264. Siehe: Dispache.

Ladungsmanifest. Dessen Bedeutung für die Frage, ob das Schiff ein bestimmtes Quantum habe einnehmen können. 176.

Ladungsraum und Ladefähigkeit des Schiffs. Ueber die Verbindlichkeit des Verfrachters, wenn er in Betreff der Ladefähigkeit des Schiffs nur eine ungefähre Angabe machte. 264. Recht des Befrachters auf Entschädigung resp. Frachtabzug, wenn das verfrachtete Schiff nicht die stipulirte Ladefähigkeit hat. 27. Ob der Befrachter seinen Ansprüchen, weil das Schiff das stipulirte Maaß der Ladung nicht einnehmen kann, präjudicirt, wenn er es unterläßt, bei der Einladung das eingenommene Maaß zu constatiren? 219. Feststellung der Ladefähigkeit eines Schiffs für eine gewisse Gattung Waaren behufs Berechnung der Fracht. 168. 269. Verladung des Schiffsproviants in den Schiffsraum bei einer Vercharterung des ganzen Schiffs. 208. Interpretation der Bestimmungen einer Chartepartie über die Ladefähigkeit des Schiffs. 264. Ueber eine vom Schiffer während der Frachtreise an den Befrachter oder dessen Vertreter ausgestellte Bescheinigung, daß das Schiff die im Frachtvertrag garantirte Ladefähigkeit nicht gehabt habe. 285.

Läuten auf den Dampfschiffen bei deren Ankunft im Hamburgischen Hafen und Abgang aus demselben. 266.

Leccage. Ueber den Begriff derselben. 124.

Leichte Waaren. Berechnung von Stückgutfracht bei denselben. 137.

Leichterfahrzeug. Stellung der Leichterschiffer zum Empfänger der Güter, wenn sie nicht von Diesem, sondern vom Schiffer beauftragt wurden, die Güter aus dem Schiff zu löschen. 232. Ueber die usanzmäßige Liegezeit für Leichterschiffer. 335. Ueber das dem Leichterschiffer gebührende Ueberliegegeld. 135. 335. Processualische Privilegien der Frachtforderung des Leichterschiffers. 135. Leichterkosten, welche entstehen, wenn der Zugang zum Bestimmungshafen an Untiefen leidet. 316. Verhaftung des Assecuradeurs für Schäden, welche den versicherten Gütern im Leichterfahrzeug zustoßen. 30. Anfechtung der Assecuranz wegen ungewöhnlicher Benutzung von Leichterfahrzeugen, insbesondere wenn dieselbe nicht vom Versicherten selbst, sondern von dessen Commissionair, dem Ablader veranlaßt ward. 234. Ueber die dem Leichterschiffer für die Fahrt von Hamburg nach Krautsand und zurück gebührende Frachtvergütung. 135. Ueber die usanzmäßige Benutzung von Leichterfahrzeugen auf der Elbe. 30. Usanzmäßige Benutzung von Leichterfahrzeugen von Königsberg bis Pillau. 234. Usanz in Königsberg wegen Zeichnung von Connossementen über Waaren, welche vorerst in ein Leichterfahrzeug, nicht gleich in das Schiff verladen werden. 234.

Liegegeld. Siehe: Ueberliegegeld.

Liegezeit. Die Feststellung der Liegezeit ist zur Perfection eines Frachtcontracts nicht erforderlich. Dieselbe ist dann gerichtlich festzustellen. 233. Feststellung der Liegezeit zum Löschen, wenn der Frachtcontract über deren Dauer nichts bestimmt. 220. Ueber den Beginn der Liegezeit 43. 78. 316. 333;

insbesondere an dem Ort, wo das Schiff die Ordre seines Bestimmungsorts abwarten soll. 73. 108. Die Liegezeit wird naturaliter, mit Einschluß der Sonn- und Feiertage, berechnet. 147. 148. Der Ablader oder Empfänger hat auf volle Liegetage Anspruch. Wenn daher an einem Tage nur auf kurze Zeit durch Schuld des Schiffers die Einladung oder Löschung verhindert wird, so wird dieser ganze Tag nicht mitgerechnet. 228. Ob der Lauf der Liegezeit durch casus, welcher die Verladung oder Löschung verzögert, unterbrochen wird? 63. 96. 238. 267. 294. 314. 315. 348. Berechnung der für die Löschung stipulirten Liegezeit bei Stückgutfracht. Bedingung ihres Anfangs. Unterbrechung und Wiederanfang derselben. 147. 148. Was ist unter einer Liegezeit von 8 Tagen zu verstehen? 108. Berechnung derselben, wenn sie in einer englischen Charteypartie schlechtweg nach „days" stipulirt ward. 295. Interpretation folgender Clausel: „eine gewisse Anzahl Keel oder sonstiges Maaß per working days are to be allowed for loading and discharging the ship." 267. Ueber die usanzmäßige Liegezeit in Hamburg. 172. Ueber die Liegezeit zum Löschen, welche der Käufer einer schwimmenden Ladung seinem Verkäufer gegenüber in Anspruch nehmen könne. 172.

Löschung. Ob im vorliegenden Fall für die Löschung eine zu lange Zeit verwendet ward? 320. Der Schiffer kann nicht darauf bestehen, daß vor der Löschung das Connossement abgestempelt wird, wenn ihm auf andere Weise zu erkennen gegeben ward, daß die Fracht gesichert sei. 228. Wozu ist der Schiffer bei vorzeitiger Löschung in einem vor dem Bestimmungsort belegenen Hafen verpflichtet? 237. Bestimmung des Frachtcontracts über Löschung eines Theils der Ladung in einem Zwischenhafen vor Erreichung des Bestimmungsorts. 156 (XXIII). Ueber die Bestimmung des Frachtcontracts, daß der Schiffer verpflichtet sei, sich längs der Seite eines ihm anzugebenden Schiffes hinzulegen, um darin die Frachtgüter zu löschen. 99. Wenn diese Art der Löschung unthunlich ist, wen treffen die Kosten einer anderweitigen Löschung? 99.

Lootsen. Vertheilung der Beweislast, wenn der Schiffer behauptet, das Schiff sei durch Schuld des Lootsen auf den Sand gerathen und ihm deshalb seinen Lohn verweigert. Exculpirung des Lootsen in solchem Fall durch seinen Eid. 58. Glaubwürdigkeit der Lootsen als Zeugen. 319. Ueber die den Böschlootsen zukommende Vergütung. 56. 61.

Maaßgut. Bestimmung der Fracht bei Maaßgut und Schwergut. 171. Berechnung des kubischen Raums, welchen Maaßgüter, insbesondere runde Gebinde, im Schiff einnehmen. Berechnung der Fracht für dieselben. Ob bei runden Gebinden — insbesondere nach Bombayer Usanz — von der üblichen Berechnung ein Abzug stattfinde? 344. Siehe: Schwergut.

Maaßreduction. Siehe: Rendiment.

Maaßverlust. Siehe: Getraide. Gewichtsverlust. Rendiment.

Makler. Ueber das in Hamburg bestehende Verbot, daß Makler Versicherungen

übernehmen. 292. Wenn die im gemeinschaftlichen Interesse des Eigenthümers und Assecuradeurs einer Waare stattfindende Taxirung und öffentliche Verkauf derselben von beiderseits ernannten Maklern betrieben wird, und von den mehreren betheiligten Assecuradeuren verschiedene Makler dazu beauftragt wurden, welche Stellung nehmen dann die verschiedenen Makler ein? Welche Courtage-Ansprüche haben sie wegen des Verkaufs und der Taxirung, insbesondere nach dem, in der Verordnung vom 22. December 1854 revidirten, § 22 der Maklerordnung? 243.

Maklerordnung. Hamburg 1824. Bestimmungen derselben über die den Schiffsmaklern für ihre Bemühungen gebührenden Vergütungen. 91.

Marke der Ladungsgüter im Connossement. 134.

Mehrere Versicherungen desselben Gegenstandes. Wann macht eine frühere Versicherung eine spätere desselben Gegenstandes ungültig? 17 (24). 129. Wann ist eine zweite Versicherung desselben Gegenstandes zulässig? 7.

Messung von Schiffen. Siehe: Schiffe.

Monatsfracht. Einige Rechtsfragen, wenn das Schiff nicht für eine bestimmte Reise, sondern gegen Monatsfracht verchartert ist. 354.

Muscovaden gehören zu den im § 20 des Allgemeinen Plans verstandenen, dem Schmelzen unterworfenen, Gütern. 180.

Nachnahme der Fracht. Siehe: Frachtnachnahme.

Neutralität eines Schiffes. Siehe: Prisengerichte. Schiffsverkauf.

Niederländisches Handelsgesetzbuch von 1838. Ueber artt. 327 und 335: 71. Ueber artt. 464 und 466: 84. Ueber art. 503: 177.

Nordamerikanisches Recht. Haftung des Rheders für Verlust und Beschädigung des Frachtguts, insbesondere auch durch Feuer. 252 (XXXII).

Nothhafen. Ueber die Berechnung der Kosten des Einlaufens in einen Nothhafen und des Aufenthalts daselbst als Havarie grosse 32. 81; insbesondere wenn das Schiff bei einer Blokade des Bestimmungsorts in einen Nothhafen einläuft. 10. 11. Ueber Berechnung verschiedener Kosten und Ausgaben in einem Nothhafen als Havarie grosse. 250. Siehe: Havarie grosse.

Nothhülfe. Welche Gerichte sind competent und welche örtliche Rechte maßgebend für die Entscheidung einer Klage auf Gewährung einer Vergütung für die einem Schiffe von einem anderen geleistete Nothhülfe? 282. In welchen Fällen wird einem Schiff ein „außerordentlicher Hülfelohn" bewilligt? 97 (23). Grundsätze bei Festsetzung der Größe des zu entrichtenden Hülfelohns. 97 (23). Ueber die Pflichten Derjenigen, welche einem Schiffe Nothhülfe leisten und zu dem Ende einen Theil seiner Ladung übernehmen. 167. Fälle der einem Schiff geleisteten Nothhülfe und dafür festgesetzten Vergütung. 44. 97 (23). 167. 293. 317. 323. Bestimmungen verschiedener Rechte und Gesetze über den „außerordentlichen Hülfelohn" für die von einem Schiffe einem anderen geleistete Nothhülfe 97 (23).

Nothversicherung. Begriff und Zulässigkeit derselben. Prämie und sonstige Kosten der Nothversicherung. 7.

Nummerbezeichnung der Ladungsgüter im Connossement. 134.

Passagierbeförderung und Passagiercontract. Der Beförderer von Passagieren hat auch bei eingetretenem Unglücksfall für deren Bekleidung nicht Sorge zu tragen. 308. Rückforderung des vorausbezahlten Passagegeldes und der von den Passagieren für ihre Waaren und Effecten entrichteten Ueberfracht, im Fall eines Schiffbruchs auf der Reise. 90. Uebertragung der aus einem Passagecontract für den Expedienten entstehenden Verpflichtungen zur Beförderung und Beköstigung der Passagiere auf einen Anderen und hieraus entstehende Rechtsverhältnisse. 248. Ueber einen Vertrag, mittels dessen sich Jemand seinem Mitcontrahenten gegenüber gegen Empfang einer bestimmten Summe zur Beförderung 2c. einer dritten Person nach einem überseeischen Platz verbindlich macht. 242. Ueber die von den Auswanderer-Expedienten zu leistende Caution. 272. Siehe: Havarie im Allgemeinen. Verordnungen über die Verschiffung von Auswanderern. Verpflegungsgelder für Passagiere.

Penalty-Clausel im Frachtcontract. Deren Bedeutung nach Englischem Recht. 281.

Perfection des Frachtcontracts. Wann wird ein Frachtcontract perfect? 136. 233. Wann wird derselbe perfect, wenn nur über einige Bestimmungen ein Consens erzielt ist und hernach über andere Punkte Differenzen entstehen? Unterscheidung zwischen wesentlichen und untergeordneten oder trennbaren Punkten in dieser Beziehung. 349.

Pfandrecht an Schiffen und deren Fracht. Ueber das Pfandrecht an Schiffen wegen Ausrüstung derselben. 19. Welches örtliche Recht ist für die Frage, ob eine Forderung für Lieferungen an ein Schiff zu dessen Ausrüstung ein Pfandrecht an demselben begründe, maßgebend? 325. Wenn der Schiffer ohne Frachtzahlung und Connossement die Beförderung eines Guts übernimmt und sich in einem Schein zu dessen Ablieferung an eine gewisse Person verpflichtet, ohne darin ausdrücklich das Schiff zu obligiren, ob alsdann nicht blos seine Person, sondern auch das Schiff für gehörige Auslieferung des Guts verantwortlich sei? 297. Siehe: Bodmerei, Fallitenordnung. Hamburger Statut. Schiffer.

Plan. Siehe: Allgemeiner Plan.

Police. Cession der Police an Denjenigen, welcher die Versicherungsgelder erheben will. 189. Ueber die Pflicht des Versicherungs-Commissionairs, seinem Committenten die Police zu übergeben und zu cediren. 279 (CIII). Ob dieser dritte Committent zu seiner Forderung an den Assecuradeur des Besitzes einer an ihn vom Commissionair cedirten Police bedürfe? 279 (LXXVIII). Ueber die Verbindlichkeiten dessen, welcher sich verpflichtet hat, die Original-Police über einen versicherten Gegenstand zur Verfügung eines Anderen oder dessen Ordre zu halten. 189. Das Document, in welchem

diese Verpflichtung übernommen wird, ist indossabel. 189. Ob dies Document, gegen Aushändigung der Police, an den hiezu Verpflichteten zurückgegeben werden müsse? 189.

Prämie. Ueber den Fall, wenn bei einer Zeit-Versicherung stipulirt ist, es solle für die Zeit, während welcher sich das Schiff im Winterlager befindet, bis daß es auf dem Zoll ausclarirt worden, keine Prämie vergütet werden. 29.

Prisengerichte. Bedeutung der Urtheile eines Prisengerichts für die Entscheidung der Gerichte anderer Staaten. 263. Ueber die Voraussetzungen, unter welchen die Englischen und Französischen Prisengerichte Schiffe condemniren. 263.

Processualische Fragen. Für Klagen aus Verbindlichkeiten, welche ein Schiffer in Beziehung auf sein Schiff an einem gewissen Ort eingegangen haben soll, z. B. aus einem dort abgeschlossenen Frachtcontract, sind die Gerichte dieses Orts competent. 330. Competenz der Gerichte desjenigen Orts, woselbst ein Schiff Schulden halber öffentlich verkauft wird, für Ansprüche an das Schiff oder dessen Erlös. 284. Wo sind Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk anhängig zu machen? 62. Präsumtion hinsichtlich der Ursachen einer am Bestimmungsort wahrgenommenen Seewasser-Beschädigung des Ladungsguts, wenn schon das Connossement angiebt, daß dasselbe beschädigt abgeladen wurde. 95. Delation eines Glaubenseides an einen Rheder in Betreff der Tragfähigkeit seines verfrachteten Schiffs. 196. Ueber die nöthigen Beweise, wenn des Schreibens unkundige Sachverständige ein Schiff besichtigen und das Attest darüber nicht selbst unterzeichnen, sondern durch Andere als Zeugen unterzeichnen lassen. 186. Siehe: Arrestverfahren. Assecuranzproceß. Collision. Correspondent des Rheders. Dirigirender Rheder. Frachtproceß. Handelsgericht. Lootsen. Prisengerichte. Reparatur eines Schiffs. Schiff. Schiffer. Schiffsmakler. Verklarung. Verordnung wegen Begünstignng der Frachtgelder.

Proviant. Ueber die Zuläßigkeit einer Versicherung von Proviant. 17 (24).

Provision. Bedeutung dieses Worts. 17 (29). Versicherung von Provision. Ueber den von dieser Versicherung handelnden § 107 des Allg. Plans. Versicherung der Provision mit der Clausel „auf Güter, die im Schadensfall ihren Bestimmungsort nicht erreichen, als Totalverlust zu ersetzen." 149 (LXXXI).

Reassecuranz. Ueber deren Natur und einige dieselbe betreffende Rechtsfragen. 353.

Receive. Wenn über die Ladungsgüter ein Receive gezeichnet ward, so ist für die Frage, wer deren Gefahr am Verladungsort zu tragen habe, das dort geltende Recht maßgebend. 252. Bedeutung des Receive rücksichtlich der Verantwortlichkeit des Schiffers und Rheders für das Frachtgut. 252 (XX). Wer kann aus einem Receive Ansprüche erheben? Wann kann es der Destinatair? 252 (XX). Die Verhaftung des Schiffs aus einem Receive bleibt

bestehen, wenn jenes auch seinen Rheder, Schiffer und Steuermann ändert. 252 (VI).

Reduction der verschiedenen Gewichte und Maaße auf einander. Siehe: Rendiment.

Rendiment. Ueber die Bildung eines Rendiments durch Usanz. 347. Ueber die Gründe der festgestellten Gewichtsreductionen und deren Abweichung von dem wirklichen Verhältniß der verschiedenen Gewichte zu einander (von der Legal-Reduction). 347. Ueber die Rendimente der Maaße oder Gewichte am Abladeplatz und Bestimmungsort für Waaren, welche ihr Gewicht oder Maaß auf der Reise, wenn sie von keiner Beschädigung betroffen werden, nicht ändern — und für solche Waaren, welche auch in diesem Falle an ihrem Maaß oder Gewicht verlieren. 347. Reduction des Französischen Fußmaaßes auf das Englische. 9. Ueber die Reduction von bushel-weight zu New-York in Kilogramm zu Antwerpen. 347. Das Gewicht in Buenos Ayres ist dem Spanischen gleich. 25. Ueber die usanzmäßige Reduction des Französischen Haiti-Gewichts auf Hamburgisches und Englisches Gewicht. 247. Siehe: Holz in Blöcken.

Reparatur eines Schiffs. Ueber die Verpflichtung des Schiffsbaumeisters, ein zu reparirendes Schiff in seetüchtigem Zustande abzuliefern. 195. Welche Kosten sind zu den Reparaturkosten eines Schiffs zu rechnen? 250. Ueber die Justificirung der Kosten für die Reparatur eines Schiffs durch deren Beeidigung abseiten des Schiffszimmermeisters. 113. Ueber die geeigneten Sachverständigen zur Beurtheilung der Reparaturkosten eines Schiffs und zur Werthschätzung eines reparirten Schiffs. 6. Siehe: Collision. Conventionalstrafe. Havarie particuliere.

Rheder. Haftung des Rheders aus den Connossementen, obschon das Schiff en bloc verchartert ist und die Connossementsfracht für Rechnung des Charterers geht. 210. Ueber die Verhaftung der fortune de terre des Rheders für Schulden, welche der Schiffer contrahirt hat. 139. Wann haftet der Rheder nur mit seiner fortune de mer? 54; insbesondere für Verbindlichkeiten aus Verschuldungen des Schiffers 122, für die Gage des Schiffsvolks und die Kosten seiner Rückreise 22 (4), wenn die laut Connossement zum Transport übernommenen Güter dem Empfänger nicht geliefert werden. 210. Zur fortune de mer sind, wenn die Gläubiger des Rheders darauf beschränkt sind, die für Schiff und Fracht eingehenden Versicherungsgelder nicht zu rechnen. 22 (36). Pflichten des Beauftragten eines Rheders. 54. Siehe: Caplaken. Correspondent des Rheders. Dirigirender Rheder. Englisches Recht. Havarie im Allgemeinen. Pfandrecht an Schiffen. Schiffer. Steuermann.

Risico des Assecuradeurs, dessen Umfang, Beginn und Ende. Umfang des Risico's im Allgemeinen. 111. Für ein Mindergewicht, auch bei beschädigten Gütern, haftet der Assecuradeur nur dann, wenn es durch einen Seeunfall herbeigeführt ward. 310. Verhaftung des Assecuradeurs für eine Beschädigung der versicherten Güter durch andere beigeladene Güter. 111.

149 (LXXXIV). Ueber die Haftung des Assecuradeurs, wenn der Versicherte das versicherte Gut auf eine ungewöhnliche Weise dem Schiffe nachbringen läßt. 30. Wann endet der Risico einer Versicherung auf Casco? 41 (27). Wann endet der Risico der Assecuradeure für die Hinreise und beginnt der Risico für die Rückreise, namentlich wenn für die Hinreise und Rückreise bei verschiedenen Assecuradeuren Versicherung genommen ist? 41 (28). Ueber das Ende des Risico's des Assecuradeurs, wenn in der Police für die versicherte Reise mehrere Bestimmungshäfen alternativ oder copulativ angegeben sind. 41 (28). Der Risico des Assecuradeurs wird nicht beendet, wenn die versicherte Kiste, Ballen u. s. w. während der Reise geöffnet und ein Gegenstand herausgenommen und an's Land gebracht, hernach aber wieder hineingethan wird. Ueber die Beweislast des Versicherten in diesem Falle. 286.

Rothholz. Ueber das bei Ladungen Rothholz von der Westküste Mexico's nach Europa sich gewöhnlich ausweisende Untergewicht. 304.

Rücktritt vom Frachtcontract. Siehe: Aufhebung des Frachtcontracts.

Schiff. Ueber die vom Schiffsbaumeister nach Ablieferung des Schiffs an den Rheder gegen Monituren des Letzteren wegen fehlender Seetüchtigkeit opponirte Einrede des Empfangs. 195. Untersuchung nach den Umständen des vorliegenden Falls, ob das reparirte Schiff zur Zeit seiner Ablieferung Seitens des Schiffsbaumeisters seetüchtig war. 195. Untersuchung über die Seefähigkeit eines Schiffs nach den in der Verklarung bezeugten Umständen. 303. Ueber die Messung der tonnage bei Englischen Schiffen nach old und new measurement. 27. Die Verhaftung des Schiffs wegen Unterganges oder Beschädigung der Ladungsgüter bleibt bestehen, wenn dasselbe auch seinen Rheder, Schiffer und Steuermann ändert. 252 (VI). Versicherung von Waaren in einem bestimmten Schiff mit der Clausel, es solle dieser Versicherung nicht präjudiciren, sofern die Waaren nicht in diesem, sondern in einem anderen Schiffe verladen würden. 7. Siehe: Arrestverfahren. Assecuranz und die am Ende dieses Artikels aufgeführten Verweisungen. Assecuranz- und Haverey-Ordnung. Ausrüstung von Schiffen. Bugsirung. Conventionalstrafe. Frachtcontract und die am Ende dieses Artikels aufgeführten Verweisungen. Handelsgericht. Neutralität eines Schiffs. Pfandrecht an Schiffen und deren Fracht. Prisengerichte. Processualische Fragen Reparatur eines Schiffs. Schiffer. Schifffahrts- und Hafen-Deputation in Hamburg. Schiffsgläubiger. Schiffsverkauf. Verordnungen betreffend die Strom- und Hafen-Polizei. Verordnung für die Capitaine der Dampfschiffe.

Schiffer. In wie fern ist der Schiffer Vertreter der Rhederei und kann als solcher citirt werden? 326. Wie weit kann der Schiffer in einer von ihm geschlossenen Charteparti Schiff und Rheder verpflichten? 193. Ob der

Schiffer ermächtigt sei, die Charterpartie durch Zusicherungen an den Befrachter zu ändern? 27. 36, oder die Frachtgelder versichern zu lassen? 129. Ueber die Befugniß des Schiffers, mit dem Befrachter rücksichtlich des Frachtcontracts eine neue Uebereinkunft abzuschließen. 332. Ermächtigung des Schiffers, Ansprüche des Empfängers wegen mangelhafter Lieferung des Ladungsguts vergleichsweise zu erledigen. 207. Ob der Schiffer durch Unterzeichnung eines Wechsels in Angelegenheiten des Schiffs sich persönlich oder nur das Schiff verpflichte? 312. Ueber die Bedeutung des Umstandes, daß der Schiffer Mitrheder ist, für die Frage, ob derselbe durch ein Rechtsgeschäft blos seine Person oder auch das Schiff verpflichtet habe. 297. Ob sich der Schiffer seinem Rheder gegenüber zur Exculpirung einer mangelhaften Stauung auf die kurze Beladungsfrist, welche ihm zustand, berufen könne? 258. Ueber die dem Verfrachter gegenüber in dem Falle, wenn die Fracht nach eingenommenem Gewicht stipulirt ward, bestehende Verpflichtung des Schiffers, oder Dessen, wer sonst die Fracht einzucassiren hat, das ausgelieferte Gewicht der Ladung zu constatiren. 322. Ueber die vom Schiffer gegen seinen Rheder übernommene Verpflichtung, keinen Handel für sich zu treiben. 94. Justificirung einer Auslage des Capitains für seinen Rheder durch bloße Beeidigung. 22 (4). Anspruch des Schiffers an den Befrachter, daß der Inhalt des Connossements genau mit der wirklichen Beschaffenheit der Ladungsgüter übereinstimme. Wegfall dieses Anspruchs wegen Verzichts oder eigener Schuld des Schiffers. 134 (LVII flg.). Ueber die tägliche Arbeitszeit im Hamburger Hafen, während welcher der Schiffer zum Einnehmen und Löschen der Ladung bereit sein muß. 348. Ob der Schiffer, welcher Güter einnimmt, die der Leccage ausgesetzt sind, auch leere Fässer zum Aufschöpfen der verladenen Flüssigkeit mitnehmen, oder die leer gewordenen Wasserfässer dazu benutzen müsse? 36. Verantwortlichkeit des Schiffers dafür, daß die unterwegs stattfindende Umladung des Frachtguts in gehöriger Weise, namentlich nicht bei Regenwetter, geschieht. 364. Wenn ein Schiffer ein an einem anderen Ort und mit einem anderen Schiff abgeladenes Gut weiterzubefördern und dem Destinatair für contractwidrige Handlungen des Schiffers und Rheders dieses ersteren Schiffs aufzukommen hat, über das ihm dann gegen diesen Schiffer und Rheder zustehende Regreßrecht. 364. Verpflichtung des Schiffers, welcher bei verzögerter Abnahme der Güter dieselben am Bestimmungsort in Gewahrsam bringt, dafür zu sorgen, daß solche Verwahrung nicht übermäßige Kosten macht. 296. Ueber die dem Schiffer zugesicherte Extra-Gratification, wenn er die Reise zur Zufriedenheit der Passagiere zurücklegt 65; oder wenn die Ladung gut abgeliefert wird 132; oder wenn er die Interessen des Befrachters auf der Reise zu dessen Zufriedenheit wahrnimmt. 360. Ueber die Haftung des Assecuradeurs für Verschuldungen des Schiffers und Schiffsvolks. Verhalten des Versicherten zur Wahrung seiner desfallsigen Rechte. 41 (26). 64. 107 (26). 115 (26 und 33). 170. 301. 352. Ueber die Haftung des Assecuradeurs für Verschuldungen

des Schiffers, wenn derselbe zugleich Cargadeur war. 286. Siehe: Bugsirung. Caplaken. Cargadeur. Englisches Recht. Frachtcontract und die am Ende dieses Artikels aufgeführten Verweisungen. Havarie im Allgemeinen. Processualische Fragen. Rheder. Schiffsmakler. Seemannsordnung. Steuermann. Verordnungen betreffend die Strom- und Hafen-Polizei. Verordnung für die Capitaine der Dampfschiffe. Zeugen.

Schifferalten. Siehe: Handelsgericht.

Schifffahrts- und Hafen-Deputation in Hamburg. Befugniß derselben zur Erlassung strompolizeilicher Vorschriften für den Schiffsverkehr auf der Elbe. 357. Bekanntmachung derselben vom 2. Januar 1841. 357.

Schiffsbau. Siehe: Schiff.

Schiffsgläubiger. Siehe: Schiffsverkauf.

Schiffsmakler. Recht und Pflicht des Schiffsmaklers, den Schiffer, dessen Geschäfte er besorgt, zu vertreten, namentlich bei gerichtlichen Verhandlungen; ob er hiezu einer Vollmacht Seitens des Schiffers bedürfe? 12. 24. 82. 123. 324. Entstehung eines directen obligatorischen Nexus zwischen Befrachter und Schiffer, bei Verhandlungen des Ersteren mit dem Schiffsmakler des Letzteren. 136. Ueber den Fall, wenn der Schiffer sich in der Chartepartie verbindlich macht, die Geschäfte seines Schiffs einem bestimmten Makler zu übertragen, dieser Verbindlichkeit aber nicht nachkommt. Eingehung solcher Verbindlichkeit nicht nur für die contrahirte Reise, sondern auch für fernere Reisen. 57. 98. 193. Welcher Schadensersatz gebührt dem Schiffsmakler, wenn der Schiffer ihm nicht, wie er es versprochen hatte, die Geschäfte seines Schiffs überträgt? 327. Ueber den Fall, wenn der Schiffer von dem Makler, welchem er die Geschäfte seines Schiffs übertragen hat, abgeht und sich an einen anderen Makler wendet. 31. 91. 336. Aus welchen Thatsachen wird der Auftrag des Schiffers an einen Makler zur Besorgung der Geschäfte seines Schiffs, namentlich zur Einclarirung desselben und Eincassirung der Fracht gefolgert? 20. 327. Anspruch des Schiffsmaklers auf eine Vergütung für del credere rücksichtlich der Fracht oder für einen Frachtvorschuß. 91. 217. 231. Feststellung kleiner Auslagen desselben durch richterliches Ermessen. 91. Ob die Schiffsmakler den Schiffern von deren Guthaben bei ihnen Zinsen vergüten müssen? 292. Beweiskraft des Notizbuchs des Schiffsmaklers für den Inhalt der von ihm über einen abgeschlossenen Frachtcontract ertheilten Schlußnote. 83. Es ist unzulässig, Schiffsmakler als Zeugen der Perfection eines Frachtcontracts vorzuschlagen. 136. Verantwortlichkeit des Schiffsmaklers, wenn er hinsichtlich eines Schiffs, welches von ihm expedirt wird, Ladungsraum für zu expedirende Güter zusagt. 244. Verantwortlichkeit des Schiffsmaklers, wenn seinen Leuten Güter zum Transport in einem bestimmten Schiff übergeben werden. 187. Ob der Schiffsmakler dem Befrachter dafür persönlich verantwortlich sei, daß der Schiffer die Connossemente rechtzeitig unterzeichne? 161. Ob der Empfänger des Ladeguts in einem obligatorischen Nexus zum Makler des Schiffs stehe und

von Diesem die Auslieferung des Guts fordern könne? 206. Berechnung von Courtage an den Charterer en rouche, wenn die Connossementsfracht für seine Rechnung geht. 217. Siehe: Commerz-Deputation in Hamburg. Maklerordnung. Verladung.

Schiffsverkauf. Rücktritt des Käufers eines Schiffs vom Handel. Wann steht ihm derselbe zu, namentlich wegen unrichtiger Mittheilungen hinsichtlich der Neutralität des Schiffs? Er verliert seinen Anspruch auf Rescission des Geschäfts nicht, wenn er ohne seine Schuld verhindert ist, das Schiff dem Verkäufer zurückzuliefern. 263. Bedeutung des öffentlichen Verkaufs eines Schiffs in Folge des von einem Schiffsgläubiger angelegten Arrestes. Wirkung eines solchen Verkaufs für andere Schiffsgläubiger. 199. Ueber die vom Schiffsverkäufer in der Auction abgegebene Erklärung, es werde von ihm nur garantirt, daß das Schiff schuldenfrei sei. 263. Siehe: Processualische Fragen.

Schiffsvolk. Ueber die Dauer der täglichen Arbeitszeit auf den Schiffen im Hamburgischen Hafen. 348. Recht des Schiffsvolks auf Gage und Kosten der Rückreise beim Untergang oder Verlust des Schiffs vor Beendigung der Reise, insbesondere wenn Schiff und Fracht versichert sind. 22 (4 und 5). Ueber das dem Schiffsvolk wegen seiner Gage an Schiff und Fracht zustehende Pfandrecht. 341. Siehe: Havarie im Allgemeinen. Processualische Fragen. Rheder. Schiffer. Seemannsordnung.

Schiffszettel. 136 und S. XV.

Schwergut. Bestimmung der Fracht bei Schwergut und Maaßgut. 171. Nach den Bombayer rates of tonnage von 1856 wurden für die Beladung eines Schiffs 16 Centner Pfeffer gleich 1 ton Maaß gerechnet. 344.

Seeassecuranz. Siehe: Assecuranz.

Seefahrtskundige. Siehe: Handelsgericht.

Seegefahr. Bedeutung derselben für das Assecuranzrecht, namentlich in Hamburg. 149 (LXXXV). 301.

Seemannsordnung. Hamburg den 2. August 1854. Bestimmungen derselben insbesondere in artt. 13 und 25 über die dem Schiffsvolk gebührende Gage und die Kosten der Rückreise, sowie über die desfallsige Haftung des Rheders. 22 (4). 341. Ueber den art. 8 der Seemannsordnung. 348.

Staderzoll. Recht des Befrachters auf Erstattung des Staderzolls von Seiten des Verfrachters, wenn das Schiff ihm als ein Hamburgisches verfrachtet worden ist, in Wirklichkeit aber diese Eigenschaft nicht gehabt hat. 120. Wen treffen die Kosten des die Zollfreiheit der eingeladenen Güter bescheinigenden Staderzoll-Attestes, den Befrachter oder Schiffer? 66.

Stauung. Verantwortlichkeit des Schiffers für gute Stauung im Allgemeinen und insbesondere, wenn die Stauung von den Leuten des Abladers selbst oder von den am Abladeplatz gewöhnlich dazu benutzten Leuten beschafft wird. 26. 49. 290. 339. Eine Verladung der Güter auf das Deck ist nicht erlaubt. 298. Ueber die Stauung zerbrechlicher und leckender Güter. 13. 14. Ueber

mangelhafte Stauung schmelzbarer Artikel in einem Dampfschiff, indem dieselben zu nahe an die Maschine gebracht waren. Verschiedene desfalls vom Capitain vorgebrachte Entschuldigungsgründe. 236. 258. Der Schiffer kann sich zu seiner Exculpirung wegen mangelhafter Stauung dem Empfänger gegenüber nicht auf die kurze Beladungsfrist, welche ihm zustand, berufen. 258. Kosten eines über die Beschaffenheit der Stauung ausgestellten Attestes. 290.

Steuermann. Ueber den Ausschluß von Monituren des Rheders oder Capitains gegen Arbeiten am Schiff, wenn solche vom Steuermann, unter dessen Augen die Arbeiten vorgenommen wurden, nicht erhoben worden sind. 221.

Stoßen eines Schiffs auf den Grund. Unter welchen Umständen kann der Eintritt eines solchen Unfalls angenommen werden? 124.

Strandungsclausel in den Assecuranzpolicen. Sinn und Bedeutung derselben. Voraussetzungen eines Strandungsfalls, insbesondere nach § 93 des Allgemeinen Plans. 87. 114. 133. 149 (LXXXV flg.). 211. 274. 345. Bedeutung des Worts „Beschädigung" bei dieser Clausel. 149 (LXXXV). Umfang der Haftung des Assecuradeurs bei dieser Clausel, wenn eine Strandung vorliegt. 104. Zulässigkeit des Abandons bei einer Versicherung mit dieser Clausel. 149 (LXXXVI). Bedeutung dieser Clausel nach Englischem Recht. 149 (LXXXVI).

Stückgutfracht. Der Ablader eines Stückguts ist, hinsichtlich seiner Verabredungen mit dem Schiffer, nicht verpflichtet, sich um dessen Verpflichtungen gegen andere Ladungsbetheiligte zu kümmern. 156 (XVI). Der Schiffer ist nicht verpflichtet, den einzelnen Empfängern des verladenen Stückguts seine Ankunft anzuzeigen. 147. 148.

Taback. Verladung von Taback in Kisten, Seronen und Bündeln. 168. Berechnung der, nach dem auszuliefernden Nettogewicht stipulirten, Fracht von Taback aus La Guayra und dortiger Gegend. 168.

Taxirung des versicherten Gegenstandes. Es ist üblich, den Gegenstand der Versicherung in der Police taxiren zu lassen. 213. Anfechtung der Policentaxe abseiten der Assecuradeure. 116. Wirkungen einer dolosen Uebersetzung der Taxe auf die Gültigkeit der Assecuranz. 116. Ueber den Fall, wenn die gezeichnete Versicherungssumme weniger beträgt als die Taxe des versicherten Gegenstandes, und letztere wegen Uebersetzung herabgesetzt wird. 116.

Totalverlust des versicherten Gegenstandes. Voraussetzungen eines effectiven Totalverlustes. 149 (XCIV). Ueber den constructiven Totalverlust nach Hamburgischem Recht. 149 (XCIV). Bedingungen eines Totalverlustes des versicherten Schiffs. 37. 103. 115 (32). Berechnung des vom Assecuradeur zu ersetzenden Totalschadens. 213.

Ueberliegegeld. Rechtliche Natur der Forderung von Ueberliegegeld. 173. Bedingungen der Forderung von Ueberliegegeld. 147. 148. Diese Forderung

ist von dem wirklichen Schaden des Schiffers durch die Verzögerung unabhängig. 173. 238. Recht des Schiffers auf Ueberliegegeld, wenn er, auch abgesehen von der verzögerten Beladung, schon wegen eines vor Beendigung der Liegezeit eingetretenen Frostwetters verhindert ward, abzugeben. 96 Bis zu welchem Zeitpunkt muß das Ueberliegegeld entrichtet werden? 173. Feststellung des Ueberliegegeldes, wenn der Frachtcontract über dessen Größe nichts bestimmt oder dessen Betrag nur für eine Verzögerung resp. beim Beladen oder Löschen festsetzt. 220. 314. Bezahlung des vollen täglichen Ueberliegegeldes für den letzten Ueberliegetag, wenn schon am Morgen desselben die Beladung oder Löschung vollendet ward. 78. Geltendmachung der Ueberliegegeld-Forderung des Schiffers gegen die Ladungsgüter, den Empfänger und Befrachter. 63. 75. Ob und wann zur Salvirung des Rechts auf Ueberliegegeld ein Protest nöthig sei? 78. 205. 220. Verpflichtung des Schiffers, seiner am Abladeplatz entstandenen Ueberliegegeld-Forderung im Connossement Erwähnung zu thun. 246. Die Weigerung des Schiffers, die Connossemente zu zeichnen, bevor die am Abladeplatz entstandenen Ueberliegegelder bezahlt oder in den Connossementen vermerkt worden sind, ist berechtigt. 261. Verschiedene Umstände, bei deren Vorhandensein für eine Verzögerung der Beladung oder Löschung kein Ueberliegegeld zu zahlen ist. 320. Ob Ueberliegegeld zu zahlen sei, wenn die Verzögerung der Beladung oder Löschung durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt ward? 63. 96. 238. 267. 294 314. 315 348. Unter welchen Bedingungen kann der Befrachter eine Forderung von Ueberliegegeld wegen verspäteter Expedirung des Schiffs mit dem Einwand zurückweisen, daß ihm das Schiff zu spät zur Disposition gestellt worden ist? 173. Verpflichtung des Befrachters oder Empfängers zur Zahlung von Ueberliegegeld, wenn die Verzögerung der Löschung darin ihren Grund hat, daß der Schiffer, wegen nicht sofort erfolgender Bezahlung des Frachtgeldes, die Frachtgüter retinirt. 202. Forderung des Schiffers, daß ihm außer Fautfracht auch Ueberliegegeld gezahlt werde. 46. Kein Ueberliegegeld ist zu zahlen, wenn stipulirt ward, daß bei verzögerter Löschung die Ladung für Rechnung des Empfängers in Leichter gebracht werden solle. 320. Ueber die in den Connossementen enthaltene Stipulirung eines von jedem einzelnen Ladungs-Empfänger zu vergütenden Ueberliegegeldes. 147. 148. Bedeutung folgender Bestimmung: „the cargo is to be delivered at merchant's risk and expense" für die Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung von Ueberliegegeld wegen verzögerter Löschung. 315. Interpretation einer Quittung auf dem Connossement über empfangenes Ueberliegegeld. 267. Siehe: Everführer. Leichterfahrzeug.

Uebernahmezettel. Siehe: Verladung.

Uebersegelung. Siehe: Collision.

Vercharterung des ganzen Schiffs, wobei die Connossementsfracht dem Befrachter zu Gute kommen soll. Ueber einige diesen Fall betreffende Rechtsfragen. 83. 217. 322. 340.

Verfrachter und dessen Beauftragter. Siehe: Schiffer.

Verhalten des Befrachters oder Empfängers behufs Wahrung ihrer Rechte wegen nicht gehöriger Ablieferung des Frachtguts. Ueber die Vermerkung der mangelhaften Beschaffenheit der gelöschten Waaren auf dem Connossement bei dessen Quittirung. Der Capitain hat einen solchen Vermerk stets zuzulassen. 100. 117. 125. Erforderniß einer sofort, unter Zuziehung des Schiffers, vorzunehmenden Constatirung des Schadens oder Defects am Frachtgut, wenn der Empfänger den Schiffer deshalb verantwortlich machen will. 36. 50. 100. 119. 259. 260. 334. 355. Folgen des Umstandes, daß der Empfänger die beschädigt abgelieferten Güter ohne vorherige ordnungsmäßige Anzeige an den Schiffer oder Schiffsmakler in Auction bringt. 42. 138. 182. Dem Anspruch an den Rheder wegen nicht erfolgter Lieferung der Ladungsgüter wird dadurch, daß gegen ihn nicht sofort am Bestimmungsort, sondern erst an seinem Domicil geklagt wird, nicht präjudicirt. 210.

Verkauf einer schwimmenden Ladung. Welche Löschzeit kann hiebei der Käufer seinem Verkäufer gegenüber in Anspruch nehmen? 172.

Verklarung. Wie muß die Verklarung, mittels welcher sich der Schiffer wegen einer Beschädigung der Ladung auf der Reise exculpiren will, beschaffen sein? 21. Fälle, in denen die Verklarung für ungenügend zur Erbringung der erforderlichen Beweise erklärt ward. 181. 276. 309. Geringe Glaubwürdigkeit einer nach begonnenem Rechtsstreit belegten Verklarung. 70. Beweisunfähigkeit einer vom Capitain und seinem Steuermann vor dem Consul ihres Heimathslandes ausgestellten bloßen Declaration. 179. Ueber den Fall, wenn zwei sich gegenüber stehende Verklarungen einander widersprechen. 276. Benutzung der Verklarung Seitens des Schiffers als Gewissensvertretung, wenn ihm ein Eid deferirt wird. 159. Ueber die dem Befrachter oder Empfänger gegenüber bestehende Pflicht des Schiffers, eine Verklarung zu belegen und beizubringen. 47. Ob der Empfänger den Schiffer zur Belegung einer Verklarung auffordern müsse, wenn er ihn wegen Ablieferung der Waaren in mangelhaftem Zustande verantwortlich machen will? 50. 88. Siehe: Schiff.

Verladung des Frachtguts. Ueber den Fall, wenn der Schiffer Güter, deren Frachtbeförderung er übernommen hat, nicht einladet, und das vom Befrachter alsdann einzuhaltende Verfahren. 4. Bedeutung der Clausel des Uebernahmezettels: „ohne Verbindlichkeit" für die Pflicht des Schiffers zur Verladung des Frachtguts. 45. Ueber den zu entrichtenden Schadensersatz, wenn die übernommene Verladung eines Guts unterlassen wird. 198. 329. Verhaftung des Schiffers und Verfrachters, wenn unnöthiger Aufenthalt bei der Verladung stattfindet und dadurch ein Schaden entsteht. 252 (XXXVII). Wenn die Verladung der Frachtgüter durch die Schuld des Befrachters verzögert wird, über die gegen ihn aus diesem Grunde zu erhebenden Ansprüche, je nachdem Ueberliegegeld stipulirt war oder nicht. 173. Ob der Befrachter

für eine durch casus herbeigeführte Verzögerung der Verladung verantwortlich sei? 63. 96. 238. 267. 294. 314. 315. 348. Der Befrachter hat, wofern die Verzögerung der Verladung durch Schuld des Schiffers herbeigeführt ward, weder Ueberliegegeld zu zahlen, noch sonstigen Schadensersatz zu geben. 130. 320. Interpretation einer Bestimmung der Charteparthie über die sofortige Beladung des Schiffs. 314. Verfahren des Schiffers bei verzögerter Einladung, wenn für dieselbe vorher kein Termin verabredet worden war. 307. Der Versicherte muß die Verladung des versicherten Guts beweisen. 286. Ueber verschiedene andere, die Verzögerung der Beladung oder Löschung betreffende, Fragen siehe: Ueberliegegeld.

Verordnungen betreffend die Strom- und Hafen-Polizei. Uebertretung derselben Seitens eines Schiffs und dadurch herbeigeführte Beschädigungen eines anderen Fahrzeugs. 289. Siehe: Collision. Schifffahrts- und Hafen-Deputation.

Verordnung wegen Begünstigung der Frachtgelder. Hamburg den 5. December 1766. 162.

Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk. Hamburg den 27. März 1786. Ueber den art. 6: 21. Ueber die Bedeutung des art. 9 und die Verbindlichkeiten des Schiffers nach demselben. 39. 40. 50. 69 (8 und 9). 76. 158. 160. 203. 204. 240. 271. 351. Ueber eine, wegen der Vorschrift des art. 9, veranstaltete Besichtigung der äußerlich ramponirten Güter in ihrer Lage, und deren Kosten. 39. 69 (9). Ueber den art. 15: 13. 21. 40. 179. 181. 182. 236. 298. 363.

Verordnung für die Capitaine der Dampfschiffe. Hamburg den 23. April 1838. Uebertretung der in dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften. 266. 276. 278. 289.

Verordnungen über die Verschiffung von Auswanderern in Hamburg. Ueber den § 8 der Verordnung vom 3. Juni 1850 (entsprechend dem § 11 der revidirten Verordnung vom 30. April 1855 über die directe Beförderung nach anderen Welttheilen). 90. Bestimmungen der revidirten Verordnungen vom 30. April 1855 über die von den Auswanderer-Expedienten zu leistende Caution. 272.

Verordnung betreffend das Verbot der Ausfuhr von Kriegscontrebande und die Blokade. Hamburg den 10. April 1854. 192.

Verpfändung von Assecuranz-Forderungen und Versicherungs-Policen. Siehe: Cession von Assecuranz-Forderungen und Versicherungs-Policen.

Verpflegungsgelder für Passagiere. Versicherung derselben für den Fall einer Verzögerung der Reise durch nothwendige Reparaturen. Ueber den Umfang des Risico's der Assecuradeure bei solcher Versicherung und die denselben zustehenden Einreden. 190. Justificirung solcher Verpflegungsgelder, wenn der Versicherte deren Ersatz vom Assecuradeur fordert. 190.

Versicherte. Annullirung einer Assecuranz wegen mangelnden Interesses auf Seiten des Versicherten. 249 Ueber das Interesse des Versicherten bei der Frachtversicherung, wenn an die Schiffsmannschaft keine Gage gezahlt zu werden brauchte. 22 (24). Interesse des Versicherten, wenn Fracht und Proviant versichert wird. 17 (24). Einige Pflichten des Casco- und Fracht-Versicherten gegen den Assecuradeur. 142. 169. Verpflichtung des Versicherten, für eine Verminderung des eingetretenen Schadens am versicherten Gut, namentlich für dessen Rettung, Bergung und Besitzerlangung, Sorge zu tragen. 107 (26). 286. In wie fern hat der Versicherte für die Handlungen seines Commissionairs dem Assecuradeur gegenüber aufzukommen? 234. In wie fern hat der Versicherte, dem Assecuradeur gegenüber, für die Handlungen desjenigen, welcher die Assecuranz abschloß, und derjenigen, welche den Auftrag zum Abschluß vermittelten, aufzukommen? 118.

Versicherung. Siehe: Assecuranz.

Versicherung eines Schiffs für eine Reise mit mehreren Bestimmungsorten. Ueber eine solche Versicherung und die dem Versicherten dann zustehenden Befugnisse. 41 (28).

Versicherung eines Schiffs nach einer Küste. Ueber eine solche Versicherung und die dem Versicherten dann zustehenden Befugnisse. 41 (28).

Versicherung für die Hinreise und Rückreise. Siehe: Risico des Assecuradeurs.

Versicherungsnehmer für Rechnung eines Anderen. Versicherungs-Commissionair. Dessen Verpflichtungen gegen seinen Committenten. Auf welche Weise und zu welchem Werth muß er für den Gegenstand der Assecuranz Versicherung nehmen? 213. 279. Ueber die Pflicht dieses Commissionairs, seinem Committenten die Police zu übergeben und zu cediren. 279 (CIII). Ueber den Fall, wenn ein solcher Commissionair den ihm gewordenen Auftrag zur Abschließung einer Versicherung nicht ausführt. 34. Ueber den Fall, wenn Jemand für Rechnung eines Dritten einem Anderen den Auftrag ertheilt, eine Versicherung abzuschließen, und, auf diesen Auftrag gestützt, eine Klage gegen Letzteren anstellt. 34. Ueber die Befugniß desjenigen, welcher für Rechnung eines Anderen eine Versicherung nimmt, über die Bedingungen des abzuschließenden Assecuranzvertrags nach eigenem Ermessen zu bestimmen, z. B., ohne dazu beauftragt zu sein, die Versicherung so abzuschließen, daß die versicherten Waaren nicht blos in einem Hafen, sondern in mehreren Häfen eingenommen werden können. 283. Der Assecuradeur kann den Beweis fordern, daß derjenige, welcher für einen Anderen eine Versicherung genommen hatte, von Diesem hiezu wirklich beauftragt gewesen ist. 286. Ob im vorliegenden Falle der Versicherungsnehmer für fremde Rechnung zur Zeit der Abschließung der Police vom eigentlichen Interessirten dazu wirklich beauftragt gewesen sei? 346.

Ypala an der Westküste von Mexico ist zu gewissen Zeiten kein practicabeler Hafenplatz. 304.

Zeugen. Ob der Schiffer als Zeuge über Vorkommnisse auf der Reise vorgeschlagen werden könne, wenn ein eigenes Interesse auf seiner Seite vorliegt? 257. Es ist unzulässig, die Schiffsmakler als Zeugen über die Perfection eines Frachtcontracts vorzuschlagen. 136. Siehe: Lootsen.

Zolldeclarationen. Ob die Zolldeclarationen des Empfängers über die erhaltenen Waaren seinen Ansprüchen an den Schiffer wegen mangelhafter Ablieferung derselben präjudiciren? 259.

Alphabetisches Namenregister
für das erste und zweite Heft.

(Die Zahlen verweisen auf die Nummern der Erkenntnisse. Von den Schiffsnamen beziehen sich mehrere auf verschiedene gleichnamige Schiffe.)

Åberg, Wilh. 213.
Active, Schiff. 268.
Adelaide, Schiff. 35.
Adolph, Schiff. 103. 170.
Adriana, Schiff. 71.
Africa, Schiff. 1.
Ahlers & Sohn, Eduard. 302.
Ahlmann & Boysen mand. nom. 246.
Ahrenberg, als Capitain. 209.
Albrecht Dr. mand. nom. 150. 327.
Albrecht & Otto, Schiff. 321.
Alfeld & Co., H. W. 47.
Alfred, Schiff. 143.
Alison & Cowan. 189.
Alma & Olga, Schiff. 157.
Almeida, F. A., als Capitain. 39.
Altmeppen, J., als Capitain. 69.
Amalia, Schiff. 96. 115.
Amethyst, Schiff. 128. 168.
Amore Fraterno, Schiff. 68. 81.
Andresen, H., als Capitain. 246.
Anna, Schiff. 221.
Anna Catharina, Schiff. 43.
Anna Maria, Schiff. 323.
Annechiena Johanna, Schiff. 14.
Annegina, Schiff. 307.
Annette, Schiff. 192.
Antoine Feill Dr. nom., mand. nom., subst. nom. 10. 83. 144. 207. 265. 342. 361.
Anton, Schiff. 6.
Don Antonio, Schiff. 341.
Arab, Schiff. 41.
Archimedes, Schiff. 44.
Arrotequi, als Capitain. 108.
Aschen, Charles François von. 122.
Asträa, Schiff. 239.
Asuncion, Schiff. 108.
Atkinson, Th., als Capitain. 268.
Auffm'Ordt, C. A., in Vollm. 37. 38. 41. 85. 110. 114. 115. 118. 140. 142. 169. 250. 274. 280. 286. 311.
August & Julius, Schiff. 36.
August Richard, Schiff. 298. 309.
Auguste, Schiff. 165.
Aurora, Schiff. 99. 308.

Bachmann, F., in Vollmacht. 116. 129. 190.
Bachus, Schiff. 84.
Backhaus, J. R. 166.
Bade, F. F., als Capitain. 216.

Badenhof, C. F. 5. 18.
Bahr Behrend & Co. 54.
Bahre, F. C. 236. 258. 273.
Bakker, S. C., als Capitain. 150.
Balck, Gust. 121. 176. 322.
Balcke, J. R., in Vollm. 180.
Baltic, Schiff. 333.
Bargen, C. F. von. 125.
Barone de Bruck, Schiff. 51.
Barre & Co., Ferd. de la, als ꝛc. 84.
Bartels, Rud. 28.
Barth, Wilh. 165.
Bauck & Co., F. 2.
Baumann, J., als Capt. 175. 196.
Baumont, P. B., als Capt. 197.
Beaumont, B. P., als Capt. 351. 356.
Becker, J. 151.
Becker & Co., G. G. F. 167.
Beckmann, L., als Capt. 241.
Behn, A. 210. 301. 316.
Behn, G. H. 137.
Behrens & Söhne, Levy. 213.
Bell, C. J. 55.
Benitt, C. 218.
Benoist als Capt. 86.
Berenberg, Joh., Goßler & Co. 81. 184. 283. 359.
Bergen, W. von, in Vollm. 223. 301.
Berlin-Hamb.-Eisenb.-Gesellsch. 245.
Bernard Barton, Schiff. 233.
Bernheim & Co. 363.
Béron, A., als Capt. 317.
Bertha, Schiff. 144.
Berwald, F. L. 229.
Best Bower, Schiff. 133. 134.
Bethee, Joh., als Capt. 56.
Betje Pronk, Schiff. 156.
Betty, Schiff. 223.
Bey, J. C., als Capt. 6.
Bieber & Söhne, F. D. 156.
Bielenberg, A. 243.
Biesterfeld Dr. mand. nom., subst. nom. 43. 46. 51. 56. 71. 75. 77. 78. 97. 109 275. 287. 291. 309.
Blackwood, A., als Capt. 4. 45.
Blagdon, Samuel. 284.
Block, H., als Capt. 109.
Block, J. J. 342.
Blumenthal, Joh. J. 279.
Bödeker, P. B., nom. 72. 88. 267.
Bödeker & Röver nom. 174.
Böhrt, J. M., in Vollm. 255. 283
Böhrt & Sohn, J. M., in Vollm. 7. 104. 165. 194. 222.
Bönninghausen Dr., C. von, mand. nom. 238.
Boer, de, als Capt. 99.
Böttcher, Joh. Jürg. 44.
Bohn, D. 167.
Bohn, W., als Capt. 267.
Bolten, Aug., Wilh. Miller's Nachfolger. 91. 157. 187. 198.
Bolten, Aug., Wilh. Miller's Nachfolger nom. 108. 120. 183. 324
Bonne Esther, Schiff. 106.
Bordeaux, Schiff. 224.
Bordeaux-Packet, Schiff. 29.
Bornholdt, Hans, mand. nom. 144.
Bosse, Johann. 22.
von Bostel, Schiff. 346.
Bothen, C. E., als Capt. 315.
Bourrack, M., als Capt. 6.
Bradhering als Capt. 326. 330. 349.
Bramann als Capt. 257. 319.
Brandis Dr. mand. nom. 223. 253.
Brandt, A. 179. 195. 362.
Brauer als Capt. 318.
Brauß, A. H. 102. 111. 162.
Breckwoldt, A. 167.
Breckwoldt, C., als Capt. 147. 148.
Breckwoldt, H., als Capt. 348.
Breckwoldt, J., als Capt. 83. 177.
Bremer, C. H., mand. nom. 221.
Britannia, Schiff. 122.
Brockelmann, C. H., modo dessen Erben. 52
Brockmann, J. H., in Vollm. 87. 107. 186.

Brödermann, F. 135.
Brougers, B. L., als Capt. 291.
Broockmann, Hinr. 44.
Brunckhorst & Dieckmann. 303. 310. 350.
Brunton, James. 267.
Brunton, James, nom. 141. 305 320.
Brunton & Möller mand. nom. 316.
Bruhn, S., als Capt. 179.
Bubendey, Karl F., in Vollm. 103. 170. 214. 251.
Buck & Räuper. 205.
Buek, C. E., in Vollm. 105.
Bünger, J. D., als Capt. 136.
Bürgermeister Jensen, Schiff. 7.
Burmester, Aug. 200.
Busse & Halske. 316.
Buttel & Co., C. D. von. 208.

Caledonia, Schiff. 276.
Carl, Schiff. 300. 329.
Carl Gustav, Schiff. 33.
Carl und Auguste, Schiff. 253.
Carlos Habaneros, Schiff. 121. 176.
Carmo Pincheiro, A. J. de, als Capitain. 167.
Caroline, Schiff. 324.
Carthy, Th. M., als Capt. 237.
Castor, Schiff. 302.
Catharina, Schiff. 107. 140. 190. 206. 217. 250.
Cellier & Parrau. 20. 340.
Chaigneau, A. 295.
Charles Ferdinand, Schiff. 226. 249.
Chloris, Schiff. 328.
Choctaw, Schiff. 82.
Christiane, Schiff. 151.
Christina Murray, Schiff. 15.
Claudine Marquise Paulucci, Schiff. 142.
Cockburn als Capt. 141.
Colonist, Schiff. 216.
Columbus, Schiff. 69.
Commercial, Schiff. 352.
Conte Hartig, Schiff. 31.
Cook als Capt. 122.
Cook, Robert, als Capt. 67. 79.
Coqui, Friedrich. 291.
Cordes & Gronemeyer. 264.
Corens, H. C. 206.
Corens, H. C., als &c. 12. 217.
Countess of Lonsdale, Schiff. 232
Courier, Schiff. 289.
Craecker, O. de. 78.
Croce, A. 12. 217.
Crusen & Flor. 93. 181.
Cumberland, Schiff. 141.
Cunnington, Th., als Capt. 154.

Dancker, A. 335.
Dannevig, C., als Capt. 203 204. 240.
De Chapeaurouge & Co. 64.
Decker, J. H., als Capt. 164. 178.
Delaval, George, & W. Pott. 236. 244. 258. 273.
Delaval, George, & W. Pott nom. 276. 318.
Delf, Marcus. 48.
Delphin, Schiff. 59. 257. 319.
Deptford, Schiff. 153.
Der 27. Mai, Schiff. 54.
Des Arts Dr. mand. nom., subst. nom. 189. 260. 261.
Des Arts & Co. 331.
Dido, Schiff. 63. 271.
Diercks & Co., J. C. 72. 88. 204. 240.
Dinesen, D., als Capt. 192.
Dirks, J. H. 106. 193. 235.
Dirks, J. H., nom. 12. 76.
Dirks & Seele nom. 288. 296 338. 364.
Disney, H. B., als Capt. 271.
Dittmann als Capt. 293.
Dörger, G. F. 95. 321.
Donner, C. H. 16. 223.
Dose, S. 277.
Duimich, Stephen, als Capt. 336.
Duit, J. H., als Capt. 145.

Duncker, H. W. 148.
Duncker, J. W., in Vollm. 111. 234. 262. 310. 345.
Dunham als Capt. 325.
Dycke, A. E. van. 141.

Eagle, Schiff. 154. 197. 351. 356.
Ebeling, Schiff. 61.
Eberstein Dr. mand. nom. 276.
Eckermann Dr. mand. nom. 358. 365.
Eden Dr. mand. nom. 22.
Edmonds als Capt. 11.
Edmund, Schiff. 106.
Eduard, Schiff. 141.
Edwards, W., als Capt. 256.
Eggeling & Thieriot in Vollm. 17. 111. 129. 190.
Eggers, H. H. 27. 212.
Ehlers als Capt. 181.
Eichmann, O. L. 333.
Eimbcke jun., C. 34. 300. 329.
Eißfeld & Co., C. J. 270.
Elbe, Schiff. 60. 97. 204.
Elf, Schiff. 305. 320.
Elfstrand & Co., D. 207. 265.
Elg, J., für sich und als ꝛc. 90.
Elisabeth, Schiff. 11. 238.
Elise, Schiff. 50. 137.
Eliza & Emma, Schiff. 131.
Ellen, Schiff. 35.
Ellida, Schiff. 207. 265.
Elmenhorst Gebr. 253.
Elve, Schiff. 160. 224.
Emilie, Schiff. 9.
Emma, Schiff. 98. 123. 334.
Emma Louise, Schiff. 292.
Empreß, Schiff. 8.
Endelmann & Co., C. G. 296.
Engström & Luth. 239.
Erich & Brey. 126.
Ernst, C. T. 313.
Eschels, D. P., Erben. 341.
Esperanza, Schiff. 158.
l'Espoir, Schiff. 317.
Estafette, Schiff. 208.
Eulert, A. & G. 13.
Everhard Delius, Schiff. 303.
Expreß, Schiff. 76.

Faber & Fletcher. 155.
Falcon, Schiff. 230.
Fama, Schiff. 114.
Fautrel, J., als Capt. 288. 296.
Fawcus, Henry. 150.
Fechaut, A., als Capt. 98.
Fecker, Ch., als Capt. 57.
Feldhusen, Wilh. 44.
Feldmann Dr. mand. nom. 281.
Fetterlein, C. H., als Capt. 36.
Fick als Capt. 269.
Fincham, E., als Capt. 134.
Fisken, Schiff. 85. 110.
Flitner als Capt. 82.
Florentin, Schiff. 215.
Flügge, Carl, mand. nom. 95.
Flying Dutchman, Schiff. 27.
Foi, Schiff. 200.
Foison, J., als Capt. 200.
Fokkes, J., als Capt. 360.
Forst & Co., F. C. 320.
Francisca, Schiff. 242.
Frauen, M. 112.
Frese & Witte. 365.
Freundschaft, Schiff. 179.
Freya, Schiff. 314.
Frick & Möller als ꝛc. 33.
Friederichs, Joh. Phil. 145.
Friedrichsen, K. A. 226. 249.
Frigga, Schiff. 193.
Frithiof, Schiff. 340.
Frost als Capt. 125. 318.
Funck, Paul M., als Capt. 287.
Furanda als Capt. 161.
Fyn, J. J., als Capt. 10.

Gaedechens, O. C., in Vollm. 186.
Gädgens, G. H., als ꝛc. 112.
Gärdes, J. H., als Capt. 20.

Gallois Dr. mand. nom. 62.
Gans & Franck. 157.
Gargurewich, N., als Capt. 51.
Gas-Compagnie. 299.
Gaudin, François, als Capt. 143.
Geelts als Capt. 100.
Geelts, J., als Capt. 163.
Gehrckens, H. M., J. C. Glüenstein's Nachfolger nom. 23. 26. 42. 117. 138. 156. 182. 228. 348. 362.
Gend, D. van, als Capt. 71.
General Belgrano, Schiff. 284.
General - Steam - Navigation - Company. 230. 244.
Georg Nicolaus, Schiff. 101.
George Canning, Schiff. 97.
Gerling, H., als Capt. 344.
Gesina, Schiff. 117.
Gestrin Wwe., P. C. 53. 118. 169.
Gibbs & Sons, Antony. 281.
Gibson, Will. 352.
Gibson, Will., nom. 134.
Giese & Dollmann. 274.
Gipsy Queen, Schiff. 357.
la Gironde, Schiff. 364.
Glashoff, J. D. 242.
Gleichmann, T. G. 82.
Gloriosa, Schiff. 65.
Gnome, Schiff. 320.
Godeffroy, Adolph. 96.
Godeffroy & Sohn, J. C. 48. 90. 357.
Goerne & Co. 127. 328.
Göthen, Schiff. 214.
Göttingen, Schiff. 344.
Goldzieher, R. 356.
Goltermann, C. E., nom. 238.
Gottfried August, Schiff. 56.
Goukema, C. F., als Capt. 26. 42. 138. 182.
Goverts & Sohn, Herm. Otto, in Vollm. 346.
Graham & Bowden mand. nom. 325.
Gravert als Capt. 60.
Gravert, Jacob, als Capt. 97.
Greve, C. D. 278.
Greve & Co., J. 247.
Grevenberg. 232.
Grimm, C. 338. 364.
Groß, J. F. 130.
Großmann, P. H. W. 7.
Gültzow, Friedr. 314.
Guerricaiz, Schiff. 130.
Guisthan, J., als Capt. 132.
Gustaf, Schiff. 105.
Haack als Capt. 126.
Hagelquist, S. 90.
Hagens, D. 77.
Haidee, Schiff. 95.
Hald, H. 189.
Halkett, Schiff. 254.
Hamburg, Schiff. 201.
le Hambourg, Schiff. 296.
Hamb.-Amerik.-Packetf.-Actien-Gesellschaft. 181.
Hamer jun., Carl. 228.
Hamilton Koch & Co. 14.
Hanna & Fanny, Schiff. 186.
Hansen als Capt. 224.
Hansen, C. W., cess. nom. 85. 110.
Hansen, G. 335.
Hansen, J. J., als Capt. 160.
Hansing & Co. 131. 281.
Harburg, Schiff. 299.
Harburg-Englische-Dampfschifffahrts-Gesellschaft 282. 293.
Harder, C. F. L. 238.
Harder, Herm., in Vollm. 191.
Harmonien, Schiff. 7.
Harriett, Schiff. 257. 319.
Harriett & Molly, Schiff. 281.
Harrison, Thomas, als Capt. 102.
Hartenfels Söhne, P. C. 25. 131. 140. 190. 250.
Hasche & Woge. 105.
Hauer in Liquidation, W. & S. 269.
Haupt, G. L., modo etc. 100.
Hawkins als Capt. 315.

Handee, Schiff. 132.
Heeren & Co., Fr. 334.
Heidmann, H. W. 260. 268.
Heine, G. F. 34.
Heinemann, D. 230. 307.
Heinemann & Co., S. 46. 59.
Heinsen Dr. mand. nom. 289.
Heinsohn, F. H., als Capt. 43.
Heise Dr., C. L., mand. nom. 9. 16.
Heitmann als Capt. 47.
Helen Lindsay, Schiff. 325.
Helen Mac Gregor, Schiff. 266.
St. Helena, Schiff. 218.
Helene, Schiff. 241. 322.
Helgoland, Schiff. 357.
Hellwig & Sanne. 314.
Hendrika Alida, Schiff. 270.
Henrici, C. F. 89.
Henrici, Frau Reg. Wilh., geb. Mayn als ꝛc. 89.
Henriette Maria, Schiff. 353.
Hercules, Schiff. 37. 38. 58 70. 87.
Hermann, Schiff. 47.
Herschel, Schiff. 211.
Hertz Dr., Dan., mand. nom. 3. 17. 67. 79. 129. 280.
Hesse Newman & Co. 51. 269.
Hetherington, Mathew, als Capt. 260.
Heyden, Christ., als Capt. 2.
Heyn & Co., Johs. 108.
Hill, James, als Capt. 128. 168.
Hill & Co., C. 248. 272.
Hinsch & Co., J. D. 143.
Hjorth, C. J., modo etc. cess. nom 118. 169.
Hirschmann, Hermann, Erben. 272.
Hirschmann & Co, H. 248. 272.
Hochgreve & Vorwerk. 220. 285.
Hochgreve & Vorwerk mand. nom. 41.
Hodge, W., als Capt. 320.
Höpcke, J. H. 286.
Hoff, F. A., als Capt. 23.
Hoffnung, Schiff. 228. 261.
Hohnholz, M. H., als Capt. 303.
Holbeck & Sommer. 205.
Holk, C., als Capt. 76.
Holländer, J. H., als Capt. 363.
Holle, H. A., in Vollm. 29. 74. 133. 214. 251.
Holtermann jun., C. F., cess. nom. 316.
Honwick, Schiff. 237.
Howard, Schiff. 30. 40.
Hubert, J. G. R. 188. 318.
Hühn & Co., Wm. 324.
Hüttmann, J. B., & Classen. 188.
Hughes Stewart & Co. 358.
Hull Flax and Cotton Mill Company. 95.

J. D., Schiff. 256.
Jacmel Packet, Schiff. 22.
Jacobj Dr. mand. nom. 314.
Jacobj & Sohn, J. C. 114. 241.
Jacobina Barbara, Schiff. 127.
Jacobs als Capt. 40.
Jacobsen & Co., F. H. 222.
Jäger, Claus, als Capt. 44.
James, Schiff. 312.
Janet Boyd, Schiff. 183.
Janken Hilberdina, Schiff. 116.
Janssen, Vincent, & Wendt. 327.
Janssen, Vincent, & Wendt nom. 220. 339. 343.
Janzen, Hinr., als Capt. 331.
Jaques, Wardill, als Capt. 153.
Java, Schiff. 187 198.
Ida, Schiff. 213.
Ida Wubbina, Schiff. 10.
Idmann, P. G., als Capt. 58. 70.
Jeanette und Bertha, Schiff. 312.
Jenny, Schiff. 73 91.
Jenny, Emil. 202.
Jensen als Capt. 331.
Jessen, Joh. Hinr., für sich und ꝛc. 167.
Jeune Pauline, Schiff. 106.
Immanuel, Schiff. 286. 348.

Industrie, Schiff. 175. 196.
Johann Julius, Schiff. 225.
Johanna, Schiff. 345.
Johanna Elisabeth, Schiff. 212.
Johanna Marie, Schiff. 202.
Johannes, Schiff. 109. 120. 363.
Johannes von Weener, Schiff. 57.
Johanssen, G. 90.
John Bertram, Schiff. 252.
John Bull, Schiff. 236. 258. 273.
John Spencer, Schiff. 171.
Johns, C. C. H. 113.
Johns Söhne, C. J. 107. 115.
Jonassohn jun., J., & Rennert. 153.
Iris, Schiff. 80.
Irving, John, als 2c. 41.
Isaac Bell, Schiff. 347.
Isis, Schiff. 231.
Julia, Schiff. 275.
Julia Heyn, Schiff. 310.
Juno, Schiff. 75. 267.
Jupiter, Schiff. 360.

Kaemmerer Söhne, G. H. 101. 194.
Karsies, H. L., als Capt. 146.
Kassebohm, B. H., als Capt. 93.
Kayser, Rob. 275.
Keating, Js. 233.
Kempney & George. 76.
Keppel als Capt. 270.
Kern & Cursar. 92.
Kipp, C., als Capt. 297.
Kirsten, H. F., nom. 266.
Kleinwort Gebr. 43. 75.
Kleve, H., als Capt. 12.
Knauth Dr. mand. nom., subst. nom., als Cavent. 51. 70. 81. 84. 89. 90. 96. 122. 155. 162. 193. 209. 269. 297. 328. 330. 349.
Knöhr & Burchard. 71. 335. 336.
Knöhr & Burchard nom. 1. 2. 20. 24. 93. 161. 203. 204. 216. 240. 303. 344.
Knowles als Capt. 266.
Kölln, P., als Capt. 123. 324.
Köpcke & Co., J. F. 9.
Kohrs & Co., G. 158.
Koopmann, J. D. 278.
Kraefft, Gustav. 306.
Krannichfeldt, F. A. 77.
Kröger, J., in Bellm. 53.
Kröger, J. H., als Capt. 119.
Kronprinsen, Schiff. 316.
Kruckenberg, F. F. 256.
Krummes, J. L. 109.
Krummes, J. L., mand. nom. 268.
Kruse, J. M., als Capt. 73.
Kruuse, J. B., als Capt. 323.

Labora, Schiff. 152. 159.
Lackmann, Johs. 290.
Laciesz, F. 226. 249. 350. 353.
Lafargue & Hälssen. 136.
Lancaster als Capt. 80.
Lange, H. C., als Capt. 75. 228.
Lange & Co., H. W. 358. 365.
Langschwadt, C. & A. 121.
Lanzius, Carl. 104.
Lanw, W., mand. nom. 333.
Lavy & Co., Charles. 266.
Le bon Henri, Schiff. 86.
Leesen & Co., von. 5. 18. 345.
Lenck, H., als Capt. 299.
Leo, Schiff. 20.
Leo Dr. mand. nom. 63.
Leonor, Schiff. 167.
Levy & Co., H. J. 186. 277.
Levy & Co., H. J., als 2c. 183.
Levy & Co., Z. H. 183.
Lewens, G. 210.
Libre Echange, Schiff. 255.
Lima, Schiff. 149. 220.
Limpricht, Johs. 207. 265.
Linau, C., als Capt. 49.
Linton & Co., R. 325.
Lints & Co., A. 288.
Lisette, Schiff. 184. 263.
Lishman als Capt. 317.

Livinus, Schiff. 362.
Leehr Dr., mand. nom. 39. 213.
Löning & Kaufmann. 216.
Löwe, Schiff. 318.
Löwenthal, Cäsar, als ꝛc. 340.
Logstór, Schiff. 261.
Lomer, Julius, & Ubde als ꝛc. 326. 330. 349.
Lorent am Ende & Co., L. F. 175. 196.
Lorentzen als Capt. 221.
Lorenzen als Capt. 231.
Lorenzen, Joh. 139.
Lorenzen & Dreyer. 290.
Louise, Schiff. 77 113. 287.
Lourie, J. 298.
Lucht, G. H., als Capt. 117.
Lübbren, A. C. 60. 343.
Lührs, Hinr. 124
Lühe, H. 62.
Lütcken, Schiff. 282. 293.
Luis, Schiff. 21.
Lummina, Schiff. 283.
Luna, Schiff. 299.
Lundborg, Alexander, cess. nom. 118. 169.
Lutteroth & Co. 10. 68.

Maag, Thomas. 328.
Maasstroom, Schiff. 343.
Mac-Carthy als Capt. 357.
Mac Gregor, Alex. C. 27.
Mac-Gregor, James, als Capt. 220.
Mählmann, Joh., als Capt. 78.
Magdalena, Schiff. 191.
Magnus, J. & H. 164. 178.
Mahs & Co., Thomas. 132.
Malm Dr., mand. nom. 167. 208.
Marbs, J. 54. 166. 191.
Margareth Elisabeth, Schiff. 23
Margaretha, Schiff. 46. 150.
Margaretha Maria, Schiff. 5. 18.
Maria, Schiff. 43. 66. 136. 166.
Maria Anna, Schiff. 145.
Maria Elisabeth, Schiff. 231.
Maria de los Reyes, Schiff. 173.
Mariane, Schiff. 177.
Marietta, Schiff. 164. 178.
Martello, Schiff. 4. 45.
Martens, H. H. F. 152. 159.
Martinich, A., als Capt. 68. 81.
Martlet, Schiff. 230.
Mary, Schiff. 17. 129.
Matthiessen & Co., M. 85. 110.
Mayer, F. F. 224.
Meier Dr., mand. nom. 44.
Meiners & Co., J. H. 40.
Meinzolt, G. M., als Capt. 285.
Meister, Carl L. D. 180.
Melitta, Schiff. 139.
Mencke, J., als Capt. 21.
Mercator, Schiff. 67. 79.
Merck & Co., H. J. 353.
Mercurius, Schiff. 247.
Mertens & Co. 242.
Metta, Schiff. 24
Mewes, G., als Capt. 59.
Meyer, C. C. 213.
Meyer, F. 232.
Meyer, Hermann. 146.
Meyer, J. B. 225.
Meyer, J. D., als Capt. 43.
Meyer, P. Ed. 19. 199. 312.
Meyer & Co., F. 32.
Meyer Gebrüder & Co. 30.
Meyer & Bartels. 172. 224.
Meyer & Bartels mand. nom. 166.
Meyer Cohn & Co. 235.
Michaelis & Co., E. 237.
Michaelson, Joh. 135.
Miles, Schiff. 251.
Minna, Schiff. 49. 155.
Misletoe, Schiff. 361.
Möller als Capt. 282.
Möller, C. W., M. J. C. Möller's Nachfolger. 57.
Möller, C. W., M. J. C. Möller's Nachfolger nom. 119. 126. 137. 158.

Möller, C. W. & M. C., nom. 295. 363.
Möller, F. C. F. 154.
Möller, H. 92.
Möller, H. H. N. 229.
Möller & Co., John R. 192. 360.
Möller Gebr. 332.
Molkenbuhr, D. H. 197.
Moller, G. U., in Vollm. 16. 25. 149. 222.
Moselle, Schiff. 125.
Mühlig Gebrüder. 24.
Müller Dr. mand. nom. 91. 177. 231. 256. 279.
Müller, Emanuel J. 279.
Münchmeyer, H. 22.
Muhl als Capt. 152. 159.
Mullet, J., als Capt. 174.
Mundaca, Antonio de, als Capt. 21.
Mundaca, Juan Leon de, als Capt. 96.
Mutzenbecher & Co., H. 255.
Mutzenbecher Söhne, J. D. 252. 289. 344.

Napoleon, Schiff. 203. 204. 240. 337.
Nathan, Abraham. 259.
Natorp Gabriel & Co. 261.
Navigator, Schiff. 311.
Nebraska, Schiff. 274.
Nebber, H. 361.
Neptunus, Schiff. 6. 118. 161. 169.
Neue See-Assec.-Comp. von 1815 in Liquidation. 30.
Neva, Schiff. 222.
New Ed, Schiff. 219.
Newman, Richard, als Capt. 8.
Nienstädt & Co., L., mand. nom. 291.
Nissle, C. J. 66. 231.
Nissle, C. J., nom. 123.
Noack Dr. mand. nom. 85. 110. 241.
Nomens als Capt. 282. 293.
Nomens, P. J., als Capt. 9.
Nordamerika, Schiff. 357.
Nottebohm & Co. 311.

Oberon, Schiff. 126.
Ockelmann, Arend, für sich und ꝛc. 167.
Oder, Schiff. 181.
Oesau als Capt. 219.
Olana y Anitua, Pedro J. de, als Capt. 130.
Olbers, Ed. 44.
Oldekop Mareilhac & Co. 98.
Oldrey, John. 219.
Oldrey, Will. 263.
d'Oliveira, João Mª Sofére, als Capt. 28.
Olssen, P., als Capt. 91.
Olthaus als Capt. 50.
Ora, Schiff. 147. 148.
de Orderneving, Schiff. 146.
Orient, Schiff. 365.
Orren als Capt. 333.
Oscar Vidal, Schiff. 332.
O'Sonne als Capt. 193.
Osprey, Schiff. 356.
O'Swald & Co., William. 36. 94. 321.
Otten als Capt. 357.
Otter, Schiff. 317.
Overweg & Co., C. F. 87.
Owenius & Co. 33.

Palme, Schiff. 119.
Parman, J. G., als Capt. 184.
Passifull, Edw., als Capt. 233.
Patten als Capt. 295.
Paul & Marie, Schiff. 2.
Paulsen, J. N., als Capt. 97.
Pavenstedt & Droop. 86.
Pehmöller, A. D. 84.
Pelzer, C. A. 147.
Peñasco, Felix. 173.
Penningham, Schiff. 295.
Persich, M. A., als Capt. 31.
Peru, Schiff. 62.

Peters & Hundesser. 149.
Petersen Dr. mand. nom, subst. nom., ind. nom. 33. 80. 101. 118. 128. 167. 168. 169.
Petersen, C. Th. 83. 161.
Pflugk, Carl. 337.
Pflugk, Carl, modo etc. 103. 170.
Philip & Ruben. 272.
Philip & Speyer. 23. 26. 42. 138. 182.
Philipsen, R. H. 309.
Phönix, Schiff. 291. 331.
Pieper, Hans. 17. 129.
Pilgrim, Schiff. 209.
Pilot, Schiff. 327. 337.
Pinckernelle, E. F. 139. 206. 217. 292. 341.
Piper & Warmünde. 294.
Planet, Schiff. 262.
Plate, J. D., als Capt. 77.
Plenty, Schiff. 260.
Plomer & Co. 45.
Poelchau Dr. mand. nom. 278.
Poldervaart, P., als Capt. 72. 88.
Pole, Js., als Capt. 305. 320.
Pollack, H. & W. 271.
Pollmann, J. 4.
Pollux, Schiff. 282. 293.
Pontoppidan & Co. H. 264.
Pott, H. W., nom. 13. 146. 185. 299.
Powles & Co., A. W. 128. 168.
Prebislaw, Schiff. 3.
Precht, J. M., nom. 1. 32. 55. 154. 230. 302. 315. 317. 351. 356.
President, Schiff. 8.
Prince, Schiff. 355.
Pust, H., als Capt. 327.
Puttlitz & Co. 123.

Rabe, C. A., als Capt. 1. 292.
Rebecca, Schiff. 92. 93.
Rée, J. P., cess. nom. 264.
Rée, J. P., subst. nom. 261.
Regoort, M. J., als Capt. 247.
Reimers als Capt. 304.
Reimers, G. A., in Vollm. 211. 347.
Reimers, J. 19.
Reimers, Wilh. 354.
Remmington, J., als Capt. 230. 355.
Ressing, H. B., modo etc. 201.
Retzmann & Co. 315.
Richards, J., als Capt. 339.
Rieck, J. D. F. 355.
Riegen, D. von. 167.
Riessen, J. 322.
Rimswell, Schiff. 315.
Rio Packet, Schiff. 281.
Rob Roy, Schiff. 259.
Röver, C. H. 21. 251.
Röver, H. C., nom. 237. 278. 357.
Rose, Schiff. 74.
Rosenberg, E. 297.
Roß Vidal & Co. 37. 38. 208. 332.
Rowohl, G. E., in Vollm. 64.
Rozema, A., als Capt. 14.
Rücker, H. 119. 144. 304.
Russel als Capt. 15.
Ryberg, M. G., als rc. 33.

Salamanca, Schiff. 301.
Saling & Co., G. 69.
Sauer, George. 99.
Savert, J. H., als Capt. 13.
Saxonia, Schiff. 282.
Scandia, Schiff. 149. 162.
Schacht, P. 308.
Schade, J., als Capt. 282. 293. 302.
Schenck & Co. 184. 263.
Schenck & Co. im Auftrage. 35. 239.
Schernikau, C. W. A., in Vollm. 359.
Scherr Wilson & Co. 15.
Schiller & Co., Gebr. 155. 282. 293. 347.
Schledehaus, Rud. 160.
Schmarje, J., als Capt. 254.
Schmidt, F. W., mand. nom. 98.
Schmidt, G. W., als Capt. 275.

Schmidt, M. L. 63. 134. 172.
Schmidt & Co., J. W. 101.
Schmidt & Küseler. 244.
Schneider, L. 221.
Schnell & Meyer. 339.
Schön & Co., A. J. 164. 178. 215. 225.
Schöning, Herm. 348.
Schröder, Hinr. 44.
Schröder & Co., Chr. Matth. 65. 215.
Schröder & Co., Joh. Ant. 68. 171. 308.
Schröder & Co., J. H. 287.
Schuback & Söhne, Johs. 8.
Schuback & Söhne, Johs, mand. nom. 173.
Schubart, Wilh. 334.
Schubart Gebr. mand. nom. 334.
Schulte & Schemmann. 66. 163. 174.
Schut, K. J., als Capt. 127.
Schweicker, Giovanni. 50.
Seller, G., als Capt. 276.
Sephora, Schiff. 338. 364.
Shepherd als Capt. 259.
Sicks, Lor. 61.
Sieveking & Schuster. 29.
Sievers, P., als Capt. 202.
Sillem & Co., A. H. 133.
Sinclair, L., als Capt. 342.
Singapore, Schiff. 210.
Sloman Dr. mand. nom. 44.
Sloman, R. M. 3. 52. 89.
Sloman jun., R. M., nom. 6. 11. 15. 40. 82. 100. 102. 128. 163. 168. 202. 252. 284. 294. 295. 361.
Smidt & Benfieck. 106.
Smith, John. 62.
Somellera, Manuel Fernandez. 326. 330. 349.
Sondermann als Capt. 253.
Sophia, Schiff. 291.
Sophia Burbridge, Schiff. 199. 312.
Sophia Elisabeth, Schiff. 16.
Sophie und Friederike, Schiff. 269.
Sophia Georgette, Schiff. 354.
Speil, J., als Capt. 46.
Spiesen, J., als Capt. 238.
Staeven, Const. J. H. W. 80.
Stammann Dr., W., als rc. 100.
Stang & Strekark. 227.
Stavenüter Dr. mand. nom. 132. 317.
Stecher, Franz Josef, in Vollm. 352.
Stehr, H., als Capt. 137.
Stehr Wwe., Frau Cath. Marg., geb. Bornholdt. 144.
Sterky mand. nom. 90.
Steckfleth Dr., Ad., mand. nom. 52. 54.
Steckfleth, J. D. 175. 196.
Steckfleth Dr., W., als rc. 100.
Stolte, J., als Capt. 63.
Stolze, Ernst. 187. 198.
Stoppel & Sohn, Jürgen. 261.
Stoppel & Sohn, Jürgen, mand. nom. 189.
Stormey als Capt. 361.
Stoß, J. H. A. 117.
Strantzen, Ad. 197.
Streland, A. F. 67. 79.
de Stroomvaart, Schiff. 185.
Strube & Niebuhr. 212. 351.
Stürcken & Co., J. 257. 319.
Suhrberg, C., in Vollm. 116.
Sundmann als Capt. 35.
Suse & Co. 177.
Sutor Dr. mand. nom., subst. nom. 62. 94. 248. 272. 286. 341.
Sydow, G. von, als Capt. 162.

Taggenbrock als Capt. 151.
Tancredi, Schiff. 336.
Tarujo, Schiff. 39.
Taxt als Capt. 120.
Telghuys, H. J. A. 280.
Teltau als Capt. 120.
Tesdorpf & Sohn, F. J. 73. 216. 262.

Teunis, H. J., mand. nom. 341.
Thames, Schiff. 163.
Therese, Schiff. 19. 188. 194.
Thiel, Carl. 160.
Thiel & Co., Ed. 211.
Thomas, Schiff. 100. 195.
St. Thomas Packet, Schiff. 235.
Thompson, J. D., als Capt. 55.
Tiger, Schiff. 318.
Tindall & Co., J. 32.
Töpping, J., als Capt. 183.
Tombola, Schiff. 285.
Toosbuy als Capt. 65.
Toosbuy, J. C. 195.
Tornquist, A. B., mand. nom. 285.
Torquato Tasso, Schiff. 326. 330. 349.
Transit, Schiff. 1. 55.
Trotel, P. D., als Capt. 338. 364.
Trummer Dr. mand. nom. 89.

Ullberg & Cramér. 33 214.
Ullberg & Cramér mand. nom. 207. 265.
Uncas, Schiff. 280.
Union, Schiff. 78.
Urania, Schiff. 112.

Valeria, Leichterschiff. 234.
Venables, John, als Capt. 199. 312.
Venilia, Schiff. 339.
Vereeningen, Schiff. 72. 88.
Verein, Schiff. 32.
Vereinigung, Schiff. 313.
Vermehren & Kleinschmidt. 142.
Vesta, Schiff. 83.
Viademonte, L. A., als Capt. 158.
Vidal, T. E. & C. 74.
Vil, Jac. 94.
Vil, Frau Nanzi, geborene Vikkes als ꝛc. 94.
Visser, H., als Capt. 252.
Visser, K. H., als Capt. 185.
Voigt Dr. mand. nom. 58. 59. 70. 136.
Voigt, F. G. 116.
Voigt, F. G., nom. 6. 47. 50. 57. 69. 179. 270. 271. 306.
Voigt Wwe., Therese, geb. Herpelt. 3.
Vortmann, C. M., in Vollm. 318.
Vorwärts, Schiff. 3.
Vos, Johannes Pieter, als Capitain. 156.
Voß als Capt. 201.
Vrouw Martha, Schiff. 306.

Wachsmuth & Krogmann. 49. 253 257. 319.
Wachter, Henry, in Vollm. 218.
Wänskapen, Schiff. 53.
Wahlen, Hinr. 58. 70.
Waitz, H. M., mand. nom. 139.
G. H. Wappäus, Schiff. 290.
Ward Jackson, Schiff. 174. 278.
Warnecke, Conr. 61.
Weatherley, R., als Capt. 278.
Weber Dr. mand. nom. 355.
Weber & Co., D. F. 171. 239.
Wegener als Capt. 289.
Wegener, C., als Capt. 306.
Weghorst & Sohn, J. H. 227.
Weinkauff & Hübener. 203.
Wendt als Capt. 291.
Wendt jun., Hinr. 44.
Wendt sen., Hinr. 44.
Westerkamp, T. H. 185.
Wettern, J. H., als Capt. 362.
Wichmann, C. J. B., als Capitain. 215.
Wieler, Gustav. 176.
Wilhelmine Marie, Schiff. 89.
Wille, Theodor. 304.
Willem, Schiff. 12.
Willem I., Schiff. 13.
Winckelmann, Fr. 254.
Winterhoff, P. C., & Piper. 209.
Witkop, J. H., als Capt. 297.
Wizel, J. P. 354.

Woermann, C. 35. 173. 300. 329.
Wolff, Hinr. 56.
Wolff, W. S., & Karpeles. 120. 245.
Wolters Dr. mand. nom. 254.
Wolters, D. F. 11.
Wolters & Co. 39.
Wothcke als Capt. 298. 309.
Woude, J. J. van der, als Capt. 307.
Wübbe, H. H. 31.
Wübbe, H. H., nom. 14. 127. 247. 298. 309.
Wulff, Heinr. 323.

Young, D. 305.

Ziehm, C. L. 276.
Zieturfch, C. A., in Vollm. 124.
Ziel Balzer & Co. 113. 219.
Zimmermann & Treupel. 337.
Zwyger, Schiff. 297.

Berichtigungen und Zusätze.

S. XI. Zeile 10 von unten ist statt „art. 3“ zu lesen: „art. 8“.

S. XXXIV. Zeile 9 von unten ist zwischen „dem“ und „Börsenpreis“ einzuschalten: „am Bestimmungsort geltenden“.

S. LXXXVI. Zeile 15 von unten ist statt „119“ zu lesen: „149“.

S. 24. flg. Im Falle Nr. 155 heißen die klägerischen Mandanten nicht „Faber & Fletscher“, sondern „Faber & Fletcher“.

S. 28. Bei dem Falle Nr. 156 ist zu verweisen auf das Neue Archiv für Handelsrecht. Bd. 3. S. 88 flg.

S. 90. Am Schluß des Falles Nr. 199 ist zu verweisen auf ein späteres Erkenntniß in derselben Sache unter Nr. 312.

S. 118. Zeile 12 von unten ist statt „$\frac{1}{2}$ pCt.“ zu lesen: „1$\frac{1}{2}$ pCt.“

S. 151. Zeile 9 von oben ist statt „Jacoby“ zu lesen: „Jacobj“.

S. 173. Zeile 14 von oben ist nach „Sloman“ einzuschalten: „jun.“

S. 212. Bei dem Falle Nr. 281 ist zu verweisen auf das Neue Archiv für Handelsrecht. Bd. 3. S. 184 flg.

S. 326. Im Falle Nr. 320 heißt der zweite klägerische Capitain nicht „Pale“ sondern: „Pole“, und die Beklagten nicht „Frost & Co.“ sondern: „Forst & Co.“
